VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 126)
z dnia 21 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 126)

21 marca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– przyczyny opóźnień realizacji inwestycji na trasie autostrady A 1 na odcinku od Włocławka do południowej granicy państwa;

– aktualny stan budowy obiektu autostradowego – wiaduktu MA532 na odcinku Świerklany – Gorzyczyki i realny termin oddania do użytkowania tego obiektu, a tym samym włączenia go do użytkowania całego odcinka autostrady A 1;

– sprawę akceptacji przez zamawiającego skandalicznych kosztów Miejsc Obsługi Podróżnych (za Polsat News – 23.02.13 r.). Informacja na temat rzeczywistych kosztów budowy MOP na autostradzie A 1.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Rudnicki** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Zbigniew Kotlarek** prezes stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy, **Rafał Bałdys** członek Zarządu Związku Pracodawców Branży Usług Inżynierskich, **Krzysztof Suszek** dyrektor firmy Inżynieria Polska Sp. z o.o. oraz **Piotr Spyrka** członek Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, rozpoczynamy dzisiejsze posiedzenie Komisji, które zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 1 marca br. Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag? Proszę.

Chodzi mi o merytoryczny porządek obrad. Nie ma uwag. Dziękuję bardzo. Proszę? Jeszcze w tej sprawie?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Ja do porządku obrad, ale nie merytorycznie, tylko organizacyjnie, jeśli można, panie przewodniczący. Myślę, że – biorąc pod uwagę zagadnienia i temat, o którym rozmawiamy – można byłoby zaproponować, aby po uzasadnieniu zwołania Komisji i przedstawieniu problemu, głos zabrała strona społeczna, a po wypowiedziach strony społecznej, żeby do tych wypowiedzi odniósł się pan minister i przedstawiciele Generalnej Dyrekcji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli, konkretnie, kto?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Są obecni przedstawiciele strony społecznej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale konkretnie proszę powiedzieć.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli ci państwo będą chcieli zabrać głos, tego nikt nie ustalał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Kto z państwa będzie chciał zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Członek Zarządu Związku Pracodawców Branży Usług Inżynierskich Rafał Bałdys:

Rafał Bałdys, Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich.

Dyrektor firmy Inżynieria Polska Sp. z o.o. Krzysztof Suszek:

Krzysztof Suszek, Inżynieria Polska.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze ktoś? Dobrze, dziękuję bardzo. Oczywiście, udzielimy głosu.

W kolejności: pan przewodniczący Adamczyk i pan poseł Szmit. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie, panowie posłowie, szanowni goście – uczestnicy dzisiejszego posiedzenia, dzisiejsze posiedzenie jest jednym z wielu, na których pragniemy mówić o realizacji, o stanie realizacji, o poziomie realizacji inwestycji drogowych w Polsce. Pragnę przypomnieć, że od – praktycznie – pięciu lat Komisja Infrastruktury pochyla się nad problematyką realizacji inwestycji drogowych, autostradowych, dróg ekspresowych, przede wszystkim, ale nie tylko. Wielokrotnie rozważaliśmy stan realizacji programu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2008 – 2012, później, w styczniu 2011 r., zmieniony uchwałą Rady Ministrów, kolejny program budowy dróg krajowych. Wielokrotnie zadawaliśmy stronie rządowej pytania dotyczące poziomu realizacji, poziomu jakościowego, kosztów realizacji inwestycji drogowych. Wielokrotnie zwracaliśmy się z pytaniami, co stoi na przeszkodzie, aby, w sposób określony w harmonogramach i w programach, terminowo realizować inwestycje drogowe.

Dzisiaj przyjdzie nam ponownie zadać pytanie w trybie nadzwyczajnym. Zwołaliśmy to posiedzenie Komisji w trybie nadzwyczajnym, bo oto jedną z przesłanek do zwołania tego posiedzenia i skoncentrowania się tylko i wyłącznie na jednym przebiegu realizowanej autostrady, czyli autostrady A 1, był program Telewizji Polsat, pod koniec lutego, 23 lutego, jak dobrze pamiętam. Telewizja wypełniając swoją misję publiczną zwróciła uwagę na – naszym zdaniem – skandaliczne zjawiska, które pojawiły się – czy, miały miejsce i mają miejsce – w trakcie realizacji autostrady A1, szczególnie w okolicach Włocławka, szczególnie w okolicach Torunia, to jest ten odcinek od Łodzi w kierunku Gdańska, obrazowo rzecz ujmując. Chciałbym z tego miejsca podziękować dziennikarzom, podziękować mediom, że wypełniając tę misję publiczną starają się też zwrócić uwagę na zjawiska, na procesy, które wypaczają ideę właściwej realizacji inwestycji, w tym przypadku inwestycji drogowej. Przypomnę, że mówimy tutaj o konkretnym przypadku, o dwunastu wiaduktach autostradowych na odcinku 16 km. Część tych wiaduktów jest nieczynna, część tych wiaduktów to tylko i wyłącznie umożliwienie rolnikom dotarcia do areałów położonych po drugiej stronie autostrady. Oczywiście, będziemy te wątki tutaj rozwijali w czasie dalszej dyskusji. W części uzasadnienia – tylko i wyłącznie akcenty sygnalne.

To problem realizacji obiektów – miejsc obsługi podróżnych, obiektów, których m^2 powierzchni użytkowej netto, zaznaczam, to jest cena mieszkania w centrum dużego miasta, to jest 7 tys. za m^2 w przypadku obiektów miejsc obsługi podróżnych i to jest 9-10 tys. zł za m^2 w przypadku budynków administracyjnych stacji kontroli ruchu. To są kwestie budowy przejść dla zwierząt w sytuacji, w której wielokrotnie brakuje innych urządzeń towarzyszących cenie chociażby 30 mln zł.

To jest problem, który został pokazany w programie telewizyjnym, w Telewizji Polsat. Ale przecież problem budowy autostrady A1, to nie tylko te kłopoty, to nie tylko te dylematy, które każą odpowiedzieć na pytanie, kto jest winien tego typu sytuacji? Przypomnę historię odcinka autostrady A 1 pomiędzy, obrazowo, Górnym Śląskiem a Łodzią, odcinka 200 km, który w 2010 r. wiceminister w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialny za budowę autostrad Radosław Stępień pokonał na rowerze. Przypomnę, dlaczego? Ponieważ kilka lat wcześniej założył się z dziennikarzami, że odcinek ten, czyli autostrada A2, będzie gotowa na EURO 2012. I kpiąc sobie po kilku latach,

przede wszystkim z tych wszystkich, którzy uwierzyli, że autostrada ta zostanie zrealizowana, mówiąc „przepraszam, nie ma tej autostrady, ale w ramach tego zakładu, to ja pojadę na rowerze", pokonał ten odcinek na rowerze i od tego czasu nic się tam, szanowni państwo, nie zmieniło. Wszystkie środki finansowe, pieniądze przeznaczone na przygotowanie tej inwestycji można uznać za pieniądze wyrzucone w błoto.

Jeżeli będziecie państwo używali argumentów, że Prawo i Sprawiedliwość, rząd Jarosława Kaczyńskiego, zostawił tę rozgrzebaną budowę, to pragnę przypomnieć: minęło już 6 lat od czasu, kiedy przejęliście tę inwestycję. Jeżeli będziecie chcieli to przywoływać, to mamy na to odpowiedź, tak, że proszę, nie używajcie tego argumentu. Jest to odpowiedź zawarta w dokumentach oficjalnych. Pragnę przypomnieć, że w programie budowy dróg krajowych i autostrad, autostrada A2 powinna zostać zrealizowana do końca 2011 r., czyli, praktycznie rzecz biorąc, moglibyście już zbudować po raz drugi, gdyby była taka wola i gdybyście byli państwo dobrze zorganizowani.

Mówiąc o środkowym odcinku autostrady A 1 nie sposób nie mówić o problemie odcinka Świerklany – Gorzyczki, to jest odcinek południowy autostrady A 1, 19 km, realizowany od 2009 r. I już słynny most autostradowy, oznaczony symbolem MA532. Szanowni państwo, dzisiaj autostrada na odcinku Świerklany – Gorzyczki jest ukończona, za wyjątkiem tego mostu autostradowego MA 532, który według zamawiającego, czyli strony rządowej, reprezentowanej przez Generalną Dyrekcje Dróg Krajowych i Autostrad, jest spartaczony przez wykonawcę. A ja państwu powiem, że dysponujemy różnymi ekspertyzami, które są upublicznione, które były przedmiotem publikacji prasowych, które są dostępne na stronach internetowych, z których wynika, że projekt techniczny tego wiaduktu jest projektem niewykonalnym. Nawet Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w swojej decyzji z 30 maja 2012 r. odwołuje się do ekspertyz, m.in. pana prof. Biliszczuka, do innych ekspertyz, z których wynika, jasno i wyraźnie, że realizacja tego obiektu i ten obiekt sam w sobie – patrząc na projekt techniczny – niesie niebezpieczeństwo dla jego przyszłych użytkowników.

Chciałem zapytać, zwrócić się do strony rządowej: panie ministrze, co stało na przeszkodzie, żeby udzielić m. in. pozytywnej odpowiedzi na moje wystąpienie sprzed kilku lat, kiedy zwracałem się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o udostępnienie ekspertyzy pana profesora Flagi, ekspertyzy, która została zamówiona bodajże w 2009 r.? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad potraktowała posła jak chłystka. Zresztą, nie po raz pierwszy i nie jedynego. Odpowiedziano, że ekspertyza ta, to jest ściśle tajny dokument, który nie może ujrzeć światła dziennego. Dopiero w sądzie Rzeczypospolitej, gdzie rozpatrywane są problemy pomiędzy generalnym wykonawcą tego odcinaka a zamawiającym, pan profesor Flaga powiedział, czym grozi zrealizowanie tego wiaduktu w oparciu o dokumentację techniczną, jaka została dla niego przygotowana.

Tutaj należy zadać pytanie – w związku z tym, że pierwotnie wyceniono kontraktowo, jak dobrze pamiętam, na 30 mln euro ten wiadukt mostowy; 30 mln euro, czyli ok. 120 mln zł, w sytuacji, kiedy eksperci, wykonawcy, zwracali uwagę, że projekt ten może w użytkowaniu być niebezpieczny, a jego konstrukcja może podlegać destrukcji – kto odpowiada za to, że z uporem godnym lepszej sprawy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizowała to przedsięwzięcie, albo inaczej, wyłączała realizację tego przedsięwzięcia? I nie mnie tutaj wchodzić, i nie nam tutaj wchodzić i rozstrzygać, czy rację ma do końca Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, czy rację ma wykonawca? Tylko pytanie, dlaczego brnięto w rozwiązanie kosztujące setki milionów złotych? Nie wiadomo, na jakiej kwocie się skończy, bo nie jest to dzisiaj pewne, czy wiadukt ten nie będzie musiał zostać rozebrany? Przypomnę, jest to ok. 400 m płyty drogowej szerokości około 40 m zwieszonej na trzech pylonach, bez stałych podparć. To jest płyta zawieszona, a żeby było z punktu widzenia konstrukcyjnego jeszcze bardziej ciekawie, to wykonana w łuku. To zresztą widać na wszystkich wizualizacjach, to możemy dostrzec w Internecie.

Sam problem wydaje się być tematem na kilka posiedzeń Komisji Infrastruktury, bo jeżeli mówimy, że na poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach trzeba w jakimś obszarze wydać minimum 50 mln zł, to tutaj jesteśmy świadkami, kiedy wyrzuca się w błoto setki milionów zł. Most autostradowy MA532 został przerzucony nad jarem,

nad wąwozikiem, w którym płynie strumyk. Tam równie dobrze można było przeprojektować, podjąć decyzję taką, jaką powinni podejmować inżynierowie prowadzący takie przedsięwzięcie. Taką decyzję powinna podjąć Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, odstąpić od wykonania projektu, wykonać przepust i wykonać nasyp, za cenę kilkudziesięciokrotnie niższą.

Dzisiaj oczekujemy odpowiedzi na pytanie, panie ministrze, kto za to odpowiada i jakie poniesie konsekwencje? Kto odpowiada za taki dziwny medialny przekaz? Z jednej strony, mamy informację o tym, że Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego unieważnił w części decyzję o pozwoleniu na budowę autostrady A 1, odcinek pierwszy Czerniewice – Odolion, odcinek drugi Odolion- Brzezie i to jest powód, dla którego możemy domniemywać, że wykonawca zszedł z budowy, co ogłosił o godzinie 11.00 przed południem, a o godz. 14.00 okazuje się, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wyrzuciła wykonawcę z budowy, bo nie chce budować drogi. Dnia 27 lipca 2012 r. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego unieważnił decyzję o pozwoleniu na budowę. Pytanie, dlaczego taki dualizm w przekazywaniu tychże informacji? Ktoś by mógł powiedzieć: „kłamstwo", „mówienie nieprawdy". Dlaczego wprowadzacie w błąd nie tylko opinie publiczną, ale także i organy Sejmu?

Bardzo proszę, aby drugą część uzasadnienia poprowadził pan poseł Jerzy Szmit.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, to inwestor odpowiada za stan budowy, za zrealizowane zadania, to na nim spoczywa ta odpowiedzialność. W tym wypadku mówimy o odpowiedzialności Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja dostała w ostatnich latach rekordowe kwoty, rekordowe środki do zrealizowania zadań, do których jest stworzona. Mówi się, że to jest ok. 100 mld zł. Skąd te wszystkie problemy, o których tutaj dzisiaj mówimy? Co jest ich przyczyną? Myślę, że to jest główne pytanie, które sobie tutaj dzisiaj stawiamy i na które chcemy znaleźć odpowiedź. Myślę, że trzeba zacząć od sposobu, w jakim są wyłaniani wykonawcy do tych zadań, kluczowych dla polskiej gospodarki, dla polskiego życia gospodarczego, w tym transportowego. Reguły, na jakich to się odbywa zawarte są w ustawie – Prawo zamówień publicznych. Pozwala ona na wyłanianie wykonawców poszczególnych zadań. Może być zastosowanych osiem różnych metod, różnych sposobów. Ale Generalna Dyrekcja z tylko sobie znanych powodów, być może dzisiaj zostaną one przedstawione, chce stosować przy podejmowaniu tych najważniejszych decyzji jedno kryterium, tak naprawdę, kryterium ceny. Kto da mniej? Licytacja w dół. Jakie są tego skutki, szanowni państwo? Możemy to na początek zobrazować liczbami, ale też w nieco inny sposób. Blisko na 4 mld jest już dzisiaj zgłoszonych roszczeń w sądach.

Być może Generalna Dyrekcja tak hojnie dzisiaj zaopatrująca zewnętrzne kancelarie prawnicze, tak dobrze im płacąca, jest przekonana, że ci znakomici, tak dobrze opłacani prawnicy, dadzą sobie ze wszystkim radę. Może nie trzeba będzie tych wszystkich miliardów płacić za roszczenia, które są zgłaszane przez wykonawców? Być może tak będzie, ale jeżeli do tego dodamy jeszcze kilka miliardów, które są potencjalnie zgłaszane, o których się mówi, a mówi się o kwocie, która może dojść do kilkudziesięciu miliardów, to myślę, że z pewnym prawdopodobieństwem można przyjąć, że jednak pewne roszczenia, a tutaj mówię o miliardach zł, trzeba będzie płacić.

Kto wreszcie odpowie za bankructwa firm, za nieszczęścia ludzkie, które są z tym związane, za łamanie karier zawodowych? Bo przecież i o takich sprawach możemy mówić. Nie wiemy jeszcze dzisiaj, jak skończy się postępowanie przed Komisją Europejską, która w grudniu ub. roku wstrzymała finansowanie 3,5 mld zł, właśnie wskutek tego, że udowodniono, że były stosowane zmowy cenowe na polskich budowach. Ale zmowy cenowe w 2009 r., więc pytanie, dlaczego nie zastosowano odpowiednich środków, dlaczego opinia publiczna na ten temat dopiero teraz dowiaduje się i dlaczego tę metodę wyłaniania zwycięzców przetargów nadal stosuje się? Nota bene, nie przekazano opinii publicznej całego listu Komisji Europejskiej, tylko opowiedziano, co jest w tym liście.

Być może są tam uzasadnienia, większe uzasadnienia, tego zatrzymania funduszy. Tego niestety opinia publiczna nie mogła dowiedzieć się, a minęło już kilka miesięcy. Zbliżamy się do końca marca, do tego czasu miała już być odpowiedź Komisji Europejskiej, miało być już wszystko dawno wyjaśnione, a pieniądze zwrócone. Niestety, jeszcze nie mamy z tym do czynienia.

Jaką odpowiedź próbowała zastosować Generalna Dyrekcja na te problemy? Otóż, odpowiedzią miała być zmiana w Prawie zamówień publicznych. Zmiana, która miała umożliwić wykluczanie wykonawców, którzy zapłacili karę umowną ponad 5% wartości kontraktu. Jak mówi się w branży, mało jest dzisiaj firm, które nie miały nigdy takiej sankcji, ale pod jednym warunkiem, że firma pójdzie do sądu. Jeżeli nie pójdzie do sądu, jeżeli schyli głowę, zapłaci karę, to, proszę bardzo, może dalej startować w przetargach. Może dalej startować w tym wyścigu – kto da mniej?

Nie bada się, w jakim stanie jest przekazywana dokumentacja, przynajmniej sądząc po tym, gdy trafia ona do realizatorów i zgłaszane są setki poprawek, setki uwag, bo po prostu ma być tanio. Takie jest założenie, ma być po prostu tanio, a już, jaka jest jakość, jaka jest przydatność, jaka jest efektywność tego, to nie ma o tym już mowy.

Szanowni państwo, myślę, że pieniądze publiczne powinny być wydawane w myśl reguł nie tylko takich – kto da mniej, kto jest gotów w tym wyścigu projektantów czy wykonawców zadeklarować swoją chęć pracy poniżej kosztów, poniżej możliwości odtwarzania majątku. Być może również – biorąc pod uwagę to, co się potem dzieje, jeżeli chodzi o relacje z podwykonawcami, że może uda się komuś mniej zapłacić – tak nie może być, bo mamy dzisiaj oto taką sytuację, że rekordowe pieniądze wpłynęły na rynek robót budowlanych, a mamy zrujnowane firmy, mamy nieszczęścia, a my się ciągle musimy zajmować się tą sprawą. Wolelibyśmy naprawdę przyjemniejszymi sprawami zajmować się jako Komisja, mówić o przyszłości, mówić o planach, mówić, co jeszcze trzeba zrobić, a nie ciągle mówić o tym, jak to jest możliwe, że tyle pieniędzy w Polsce przy okazji budowy dróg marnuje się, a my nie osiągamy tego, co planowaliśmy, o czym marzymy, do czego zmierzamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, tylko niech pan przedstawi się, bo to jest ważne dla protokołu.

Członek Zarządu Związku Pracodawców Branży Usług Inżynierskich Rafał Bałdys:

Rafał Bałdys, Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich. Pan poseł dotknął kilku problemów związanych z tematem dzisiejszego spotkania. W zasadzie w tych problemach kumulują się wszystkie wcześniejsze, które staraliśmy się już wcześniej pokazać.

W pierwszej kolejności – będziemy to powtarzać, naprawdę, wałkować ten temat, bo wydaje się, że nie dociera – nie ma strategicznego planowania, nie funkcjonuje system strategicznego planowania. Nie funkcjonuje, po prostu nie działa, robi się to akcyjnie, *ad hoc*, bo jest jakieś tam zapotrzebowanie polityczne, czy jakiś termin, czy inne wydarzenie. W związku z tym naturalne jest, że dokumentację projektową, którą tworzy się na to zamówienie, tworzy się pod presją czasu. Wykonawca projektu jest wybrany po najniższej cenie.

Przy okazji podzielę się z państwem wynikami badań przeprowadzonych w świecie. Mogę je oczywiście rozesłać. Otóż, stwierdzono dosyć wyraźną korelację między wzrostem kosztów realizacji inwestycji a wynagrodzeniem projektanta. Im wynagrodzenie projektanta jest mniejsze, tym wzrost kosztów w trakcie realizacji jest większy. Te badania statystycznie są istotne, na całym świecie to stwierdzono, tak np., iż każde 50 tysięcy oszczędzone na etapie prowadzenia projektu to jest 1 mln więcej kosztów na etapie realizacji. Cały zachodni cywilizowany świat to wie. Przy czym badania te, co ciekawe, były prowadzone dla takich projektów, których koszty projektu sięgały 2% wartości realizacji inwestycji.

Nie będzie tajemnicą, jak powiem, że w Polsce wartość projektowania spadła dawno poniżej 1% szacowanej wartości inwestycji. W związku z tym szaleństwem nazwałbym oczekiwanie lepszych rezultatów, skoro popełnia się wciąż ten sam błąd. W związku z tym wybieramy jeszcze raz najtańszego projektanta, rynek projektantów jest przetrzebiony, firmy projektowe upadają, część z nich już dawno upadła, w związku z tym

zarabiamy jeszcze raz na najniższej cenie. Powtarzamy ten sam błąd. Jakość opracowań projektowych, które w ten sposób wychodzą, jest konsekwentnie gorsza.

Efektem tego jest to, co się przenosi potem na realizację projektu z wykonawcami robót. To, z czym stykamy się – teraz współpracujemy z Generalną Dyrekcją pod patronatem pana posła Szmita – problemy, jakie występują w trakcie realizacji robót, 80%, jak myślę, dotyczy albo błędów, albo nieścisłości, albo zmian wymagań, które są związane z procesem projektowania, czyli z błędnym przygotowaniem inwestycji. Jak nie spojrzymy na wszystkie te problemy, to wszystkie mają źródło właśnie w tym, w braku przygotowania inwestycji. A jeżeli już ta inwestycja jest rozpoczynana, to realizowana jest w nierealnych terminach, na drakońskich warunkach dla wykonawcy projektu i po najniższej cenie. I na tej samej bazie, na tej samej bazie tego najgorszego projektu, wybiera się potem wykonawcę, też po najniższej cenie.

Nie mamy zastrzeżeń co do samej procedury wyboru według najniższej ceny, tylko tu potrzebna jest też kompetencja i zdolność zamawiającego do tego, żeby odrzucić rażąco niską ofertę. To nie jest tak, że zamawiający nie ma takich kompetencji. Utożsamianie najniższej cenowo oferty z ofertą najkorzystniejszą, to jest największe zło, jakie poczyniło takie rozumowanie w ciągu ostatnich paru lat.

Podsumowując, przede wszystkim zmienić zasady strategicznego planowania, na poziomie strategii. Bo jeżeli rząd przyjmuje Strategię 2030 – Trzecia fala nowoczesności, zapisuje w niej wydatki na programy drogowe, przy czym w tym samym czasie uchwala budżet, który jest kompletnie inny od zakładanych wydatków, to pytam, po co jest ta Strategia? Po co się ją tworzy? Jest kompletnie do niczego niepotrzebna. Nie można na jej podstawie podjąć żadnej decyzji biznesowej, nie można nic zaplanować, ona jest do niczego niepotrzebna.

Ta nonszalancja, akcyjność, przenosi się również na etap programowania już konkretnych krajowych inwestycji, jak nie tak, to tak, jak nie to, to tamto, tu następuje zmiana programu drogowego, tam przesunięcie środków. Co robi Generalna Dyrekcja? Generalna Dyrekcja używa wszelkich dostępnych metod, żeby pozrywać teraz z wykonawcami projektów i studiów korytarzowych swoje umowy, żeby tylko nie brać na siebie odpowiedzialności za to, że trzeba zapłacić za coś, co za chwilę nie będzie potrzebne, bo projekty wypadły, tak? A jak już nie da się znaleźć haka na wykonawcę, to wtedy w drodze jakiegoś tam polubownego rozstrzygnięcia… Tak się działo, tak się dzieje na rynku pracy, panie dyrektorze, naprawdę, proszę mi wierzyć.

Jeżeli teraz tego nie usystematyzujemy w żaden sposób, jeżeli nie będziemy uczciwie i z rozmysłem, świadomie planować, jeżeli nie będziemy dobierać realnych terminów realizacji, to tę sytuację tylko zakonserwujemy. Mało tego, musimy wybierać projektantów, w ogóle – autorów opracowań intelektualnych, kompletnie odchodząc od kryterium najniższej ceny. Im dłużej będziemy w tym trwać, tym gorszej jakości będziemy dostawać projekty, tym bardziej w dalszym ciągu będzie rosła wartość roszczeń wykonawców, bo zły projekt, to jest projekt, który nie zakłada 30 – 40% kosztów.

Jak mówię, nie trzeba być filozofem ogromnym, badania naukowe w świecie potwierdzają taką zależność. Wniosek jest taki, jeżeli udałoby się za państwa pośrednictwem czy pod państwa auspicjami rozpocząć jakąś debatę na temat naprawdę najważniejszy. Z Generalną Dyrekcją spotykamy się w zespołach roboczych, ale w rozmowach z Generalną Dyrekcją dowiadujemy się np., że mamy możliwość ruchu tylko do pewnego limitu, do określonej granicy, możemy to i to ewentualnie próbować zmienić, ale nie możemy np. już otwarcie krytykować polityki realizacji następnych zamówień w oparciu o metodykę „Zaprojektuj i wybuduj”. Jest to po prostu szkodliwe i nie tak powinno się realizować inwestycji w państwie. Tu już jest po prostu blokada polityczna. W naszej ocenie, jest blokada polityczna, bo jest to zlecenie zamawiającego, jest to typ realizacji, który umożliwia najszybszą realizację, ale, tak naprawdę, chodzi o to, że jest to typ realizacji, który zdejmuje z zamawiającego, czyli z Generalnej Dyrekcji, wszystkie ryzyka, które są z inwestycją związane. One są przesuwane na wykonawcę. W taki magiczny sposób ryzyko inwestora jest zorganizowane.

Myślę, że gdybyśmy wszyscy przyłożyli się do tego, żeby zastanowić się, jak ten system zmienić… W mojej ocenie, nie może on przynieść sukcesów, nawet nie za sprawą

samej Generalnej Dyrekcji, ale sposobu, w jaki to wszystko zostało urządzone. Po prostu nie może przynieść sukcesu w następnej perspektywie. Biura projektowe w tej chwili powinny pracować pełną parą, żeby móc wejść do perspektywy z nowymi projektami. Nie mają co robić, nie ma żadnych zamówień na projekty. Przepraszam, otrzymuje je niewielu. To w zasadzie tyle.

Dyrektor firmy Inżynieria Polska Sp. z o.o. Krzysztof Suszek:

Dzień dobry państwu, Krzysztof Suszek, Inżynieria Polska. Inżynieria Polska zajmowała się budową obiektów kubaturowych na odcinku autostrady A 1, od Torunia do Sójek. Są to trzy odcinki. Zajmowaliśmy się budową stacji poboru opłat Czerniewice, stacji poboru opłat Odolion, Miejsca Odpoczynku Podróżnych Kałęczynek, stacji poboru opłat Brzezie, stacji poboru opłat Pikutkowo, Miejsca Odpoczynku Podróżnych Ludwinowo, stacji poboru opłat Kowal, Stacji Poboru Opłat Sójki i MOP Strzelce.

Odnosząc się do punktu trzeciego dzisiejszego posiedzenia przytoczę kilka przykładów, dla zobrazowania państwu rozrzutności, a bardziej – niedopełnienia podstawowych obowiązków przez zamawiającego, czyli Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wiem, o czym mówię, proszę państwa, bo sam to realizowałem i sam to przeszedłem.

Wszystkie prace wykonywane były na bazie projektu przekazanego przez Generalną Dyrekcję i zaakceptowanego przez Generalna Dyrekcję. Tak by się wydawało, że on powinien być sprawdzony pod względem technicznym, jak też pod względem kosztowym. Sami państwo zaraz ocenicie, czy ktokolwiek zajrzał do tego projektu i sprawdził pod względem kosztowym ten projekt. Budynek administracyjny, proszę państwa, który ma powierzchnię 138 m^2, budynek administracyjny stacji poboru opłat kosztuje między 9 a 10 tys. zł netto za m^2. Jest to 12 tys. zł dla pięciu osób, które zawiadują stacją poboru opłat. Proszę państwa, z czego to wynika? A z tego m. in., że pod każdym budynkiem zaprojektowano palowanie. Wartość palowania – pół miliona złotych. Są przypadki, m. in. stacja poboru opłat Pikutkowo, gdzie grunt był tak nośny, że pali nie dało się wbić. Pale były wbite do połowy i inżynier kontraktu zadecydował, żeby je uciąć i utylizować. To jest jeden przykład. Następny, na wszystkich obiektach zastosowano zbrojenie aktywne, które jest dwa razy droższe, trudniejsze w zamontowaniu, trudniejsze w wykonaniu, niż normalne zbrojenie na wszystkich obiektach. Koszt 150 – 200 tys. zł na jeden obiekt. Następny przykład: zaprojektowano beton architektoniczny w budynku administracyjnym stacji poboru opłat, którego praktycznie nie widać. Beton architektoniczny, który kosztuje trzy – czterokrotnie więcej niż normalny beton. Uzyskanie tego betonu to jest sprawa techniczna. Może państwa zanudzam, ale to jest dramatyczna sytuacja, bo albo uzyskamy beton architektoniczny, ale nie uzyskamy wytrzymałości, albo uzyskamy wytrzymałość, a nie uzyskamy betonu architektonicznego i popadamy w pułapkę, której nie da się wyprostować, bo zamawiający umywa ręce, w ogóle nie wie, jak to rozwiązać.

Następny, proszę państwa, temat. Wszystkie rozwiązania zastosowane w budynku administracyjnym są nieekonomiczne, stąd powstaje ta kwota za m^2. Ale budynek administracyjny to jest nic w porównaniu z zadaszeniem. Zadaszenie w Czerniewicach – proszę państwa – jest zaprojektowane z rury, która ma średnicę prawie metra. Metr to jest tyle, ścianka 30, waga zadaszenia – 260 ton, kwota – 3 mln zł, czyli, proszę państwa stacja poboru opłat w Czerniewicach pod Toruniem jest zaprojektowana, sprawdzona przez Generalną Dyrekcję, przekazana do realizacji; wartość 7 mln zł. Budynek i zadaszenie, nie mówię już o szczegółach, nie będę państwa zanudzał szczegółami.

Dalsza rzecz. Dla porównania, Skanska budowała odcinek od Torunia do Gdańska. Proszę zobaczyć, panie dyrektorze Rudnicki, jak wygląda zadaszenie na stacji poboru opłat na tych odcinkach, 60 – 80 stopni, wartość 600 tysięcy; bagatela 2,5 mln zł więcej. To znaczy Skanska zrobiła odpowiednio, sama zaprojektowała, oczywiście, logicznie i sensownie. Ona pilnowała projektu, tu ewidentnie nikt tego nie sprawdza, nikt nie ma zielonego pojęcia, co tam jest w ogóle zaprojektowane, co znajduje się w tych projektach. Dodatkowo chciałem państwu powiedzieć, że te budynki administracyjne jeszcze mają kondygnację podziemia. No, naprawdę, budynek administracyjny musi mieć kondygnację podziemia? To utrudnia wykonanie, trzeba to wykopać, odwodnić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, na uwagi przyjdzie czas, dajcie panu wypowiedzieć się.

Dyrektor firmy Inżynieria Polska Sp. z o.o. Krzysztof Suszek:

Bardzo ważną rzecz chciałem państwu przekazać: 9 września SRB zeszło z placu budowy. Tak, jak pan poseł powiedział, to nie Generalna wyrzuciła, SRB zeszło pierwsze, bo widziało, co się dzieje, że nie może zrealizować zadania. SRB zeszło 9 września, a dzisiaj mamy odcinek autostrady od Torunia do Kowala nierozliczony, do dnia dzisiejszego. Minęło ponad 6 miesięcy, ten odcinek nie jest rozliczony. Inżynieria Polska oczekuje na 2 mln zł, żeby móc zafakturować za wykonane prace. Nikt z Generalnej nie jest w stanie nam powiedzieć, kiedy w ogóle to będzie rozliczone. Nikt nie ma zielonego pojęcia. Odbyłem spotkanie, z mojej inicjatywy, bo pan dyrektor Rudnicki w programie u pana Pospieszalskiego powiedział, że…. Aha, to może inaczej. Podaliśmy Generalną Dyrekcję do sądu i mamy nakazy zapłaty. Na pytanie pana posła w programie pana Pospieszalskiego pan dyrektor Rudnicki odpowiedział, że podwykonawcy Inżynierii Polskiej są zapłaceni, bo my ich oszukaliśmy, bo im nie zapłaciliśmy. Panie dyrektorze, to ja panu mówię, pan mówi nieprawdę. Publicznie panu mówię, że pan kłamie, na co mam oczywiście dokumenty.

Wracając jeszcze proszę państwa do kosztów. MOP Strzelce – 7 tys. zł m^2 netto, podkreślam, to są kwoty netto wykonania tego obiektu. Na to składa się m. in.: cegła formatowana ręcznie sprowadzona z Holandii, elewacyjne deski z modrzewia syberyjskiego, pokrycie dachu blachą tytan – cynk, itd., itd. Ja te przykłady mogę mnożyć. To są fakty. To są fakty wyjęte z projektów. To nie jest nasz wymysł.

Powiem państwu, z czego to wynika. Generalna Dyrekcja nie ma w ogóle nadzoru nad projektami, nad projektowaniem i nad pisaniem specyfikacji. Specyfikacje są tak pisane, że umożliwiają projektantom stosowanie rozwiązań bardzo drogich i trudnych w realizacji. A dlaczego? Dlatego, że jeżeli firma wygrywa projektowanie, to do niej ustawia się rząd wykonawców, którzy oferują swoje produkty. Te produkty powodują, że realizacja wydłuża się i koszt jest strasznie wysoki. Pani Nelken wielokrotnie – to jest już historia – powtarzała w telewizji, że dobór materiałów należy do wykonawcy. Ta pani nie wie, o czym mówi. Tyle lat pracy w Generalnej, to chyba, chociaż tego powinna się nauczyć. Przecież to jest jakiś totalny absurd. Proszę państwa, o czym my mówimy? My mówimy o normalnych, prostych rzeczach. Dziecko z przedszkola powinno to wiedzieć, a rzecznik prasowy Generalnej Dyrekcji twierdzi, że dobór materiałów zależy od wykonawcy. Absurd totalny.

Dodatkowo, proszę państwa, wspominałem, panie dyrektorze, o pana oświadczeniu w programie, że zapłaciliście wszystkim naszym podwykonawcom. Zapłaciliście dwóm do tej pory. Po programie – Mostostalowi Słupca. Proszę sprawdzić, dlaczego Mostostal Słupca dostał pieniądze, to jest bardzo ciekawa sprawa.

Głosy z sali:

Dlaczego? Proszę powiedzieć, dlaczego? Proszę powiedzieć.

Dyrektor firmy Inżynieria Polska Sp. z o.o. Krzysztof Suszek:

To znaczy, ja czytałem artykuły, które są dostępne w Internecie. Pan Pawlak był w radzie nadzorczej w 2005 i 2006 r. Mostostalu Słupca. Był ewidentny nacisk, że Mostostal Słupca ma być rozliczony. Mostostal Słupca jest jedyną firmą – przepraszam, nie jedyną, w tej chwili zapłacono trzem firmom, Mostostalowi Słupca potężną kwotę i na odczepnego dwóm innym firmom, po 170 i po 200 tys. zł. Absurd totalny. Pytam, a gdzie reszta? Proszę państwa, my dochodzimy swoich należności w sądzie. Mamy nakazy zapłaty. Od tych nakazów Generalna Dyrekcja odwołuje się. Głównym argumentem w odwołaniu Generalnej Dyrekcji jest niewłaściwość sądu. Gratuluję, panie dyrektorze, niewłaściwość sądu! Skarb Państwa powinien stanąć w sądzie, za przeproszeniem, nawet w Koziej Wólce, żeby udowodnić, że nam się ta kasa nie należy, bo to, proszę państwa, kosztuje 14% w skali roku. To jest najlepsza inwestycja. Ktoś, kto ma dużo kasy, to nic, tylko się sądzić z Generalną Dyrekcją. Takiego oprocentowania nie ma nigdzie, jak u pana Rudnickiego.

Bardzo ważną rzecz chciałem powiedzieć, umknęło mi to. Po programie telewizyjnym u pana Pospieszalskiego odbyło się w Generalnej Dyrekcji spotkanie, w celu udowodnienia, że nam się nic nie należy. *Okay*, udowadniajmy sobie, ale niedopuszczalne jest, żeby zastępca z Biura Prawnego Generalnej Dyrekcji powiedział do mnie publicznie – 11 osób na sali, dyrektorzy z Generalnej Dyrekcji – „proszę pana, a panem to się powinny zająć odpowiednie służby państwowe, to może by pan spuścił z tonu". Proszę państwa, do czego to dochodzi?

Generalna Dyrekcja prawnikami zewnętrznymi stoi. Urzędnicy chowają się za plecami tych prawników, a ci prawnicy prężą muskuły, bo za to kasują. Czym więcej problemów, tym więcej kasują i dłużej kasują. To naprawdę nie jest trudne, panie dyrektorze, ja służę radą, ja panu porządek zrobię, naprawdę.

Cały czas nam się udowadnia, że jesteśmy oszustami, złodziejami. Chciałem powiedzieć, że pan Maciejewski będzie podany do sądu w przyszłym tygodniu, bo w Polsat News powiedział, że jesteśmy oszukańcami, bo nie zapłaciliśmy naszym podwykonawcom. My wystosowaliśmy szereg pism do Generalnej Dyrekcji, żeby zapłacono w pierwszej kolejności naszym podwykonawcom. Tego się nie bierze pod uwagę, w ogóle. Płaci się, komu się uważa. Nie ma systemu rozliczeniowego. Proszę państwa, jeżeli ktoś mówi, że jest jakiś system rozliczeniowy, to nie wie, o czym mówi. To jest abstrakcja. To jest sterowane ręcznie, temu zapłacimy, temu nie. Nie ma procedury.

Proszę państwa, chciałem podać jeszcze jeden przykład, z naszego podwórka, z Bydgoszczy. Jest ktoś taki jak pan Mirosław Brzozowski, kancelaria zewnętrzna, która obsługuje Generalną Dyrekcję w Bydgoszczy. Pan Mirosław Brzozowski, kancelaria, wygrał doradztwo przy realizacji zadania na autostradzie A 1. Wspomniałem, że autostrada A 1 skończyła się 9 września. Pan Mirosław Brzozowski miał kontrakt do końca 2012 r., poprzedniego. Oczywiście, pan Mirosław Brzozowski powinien w ramach tego kontraktu doprowadzić do – przede wszystkim – zamknięcia budowy i rozliczenia jej, bo ona nie jest rozliczona przez ponad 6 miesięcy. Po drugie, powinien tę świetną procedurę rozliczeniową, na którą wielokrotnie panowie powołujecie się, wdrożyć w życie i rozliczyć podwykonawców, wykonawców. Ja nie twierdzę, że nam się ta cała kasa należy, ale za nami stoi szereg podwykonawców, których my w tej chwili reprezentujemy. Ja to mówię w imieniu naszych podwykonawców, że nam i im ta kasa się należy.

Ale wróćmy do pana Brzozowskiego. I co się dzieje? Pan Brzozowski do końca roku nic nie robi. Nagle, 18 stycznia, na stronach Generalnej Dyrekcji pojawia się oświadczenie, że Generalna Dyrekcja podpisuje z wolnej ręki umowę z panem Brzozowskim na 50% wartości poprzedniego kontraktu, bo musi skończyć rozliczenia. Czyli tak, od września do końca roku kancelaria nic nie robi, w styczniu ogłasza się, że dostaje pół miliona gratis, bo musi skończyć to, czego nie wykonała. No, gratuluję. Generalna Dyrekcja prawnikami zewnętrznymi stoi. I dopóki się z tym nie zrobi porządku, to dalej tak będzie. Zabrnęliśmy w ślepy zaułek. Generalna w ogóle nad tym nie panuje. Ci panowie nie mają pojęcia jak do tego podejść. Tam nie ma w ogóle schematu rozliczeniowego. Wysyłaliśmy pisma do pana Nowaka z nakazami zapłaty. Od nakazów oczywiście odwołują się.

To państwu jeszcze wytłumaczę nakazy zapłaty. Dostaliśmy dwa nakazy zapłaty. Generalna Dyrekcja dostała 7 stycznia nakaz zapłaty, otrzymała z sądu, a 14 stycznia przyszedł do nas urząd skarbowy i sprawdza nam dwa lata naszej działalności. Przypadek? Zapewne przypadek; tu, w Polsce, same przypadki, czyli już nas instytucje państwowe wzięły, że tak powiem, na tapetę. A dlaczego? No, same z siebie nie wzięły, wzięło się to stąd… Ja sobie nie życzę, panie dyrektorze Rudnicki, żeby pan Maciejewski lub pan publicznie oczerniał firmę Inżynieria Polska. Nie jest pan do tego upoważniony i ja sobie nie życzę, żeby pan takie rzeczy mówił. Powtarzam, ja reprezentuję podwykonawców i własną firmę i my prędzej czy później tej kasy dojdziemy, czy wam się to podoba czy nie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Najpierw odniosę się do wypowiedzi panów posłów. Najpierw poseł Adamczyk i pozostali mówcy – raczej pytania rzeczywiście do Generalnej Dyrekcji, bo pytania z linii frontu, absolutnie inżynierskie. Z kolei pan poseł, tutaj będę w sposób oczywisty prosił o pomoc Generalna Dyrekcję. Natomiast pan poseł Szmit – uwagi bardzo systemowe, a mianowicie mówił pan o systemie zamówień publicznych w Polsce. To jest mankament, który nie dotyczy tylko zamawiania budowania w Polsce dróg czy autostrad i wiarygodności wykonawcy, co za tym idzie.

Dokładnie opisane, zdefiniowane dzieło, które jest zawarte w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, to jest rzecz, na którą godzi się wykonawca. Do tego mamy gwarancje bankowe, bo chyba nie posądzamy o to wykonawcy, że jest niespełna rozumu i godzi się na to, by, będąc słabym i mogącym nie dać sobie rady, przepadło mu kilkadziesiąt milionów, które zdeponował w banku. Jeżeli ktoś jest takim desperatem, że chce utracić te gwarancje, bo jest świadom, że nie jest w stanie wykonać, a mimo to kładzie na stół pieniądze, to mamy z jakąś zbiorową fobią do czynienia w Polsce, że jest iluś, kilkadziesiąt wykonawców, którzy chcą potracić pieniądze, wszyscy po kolei.

Jeżeli chodzi o inne kryteria, to generalnie świat się już skłonił ku temu, że najniższa cena przy bardzo precyzyjnie opisanym dziele jest podstawowym kryterium, z jakiego korzystają w zamówieniach publicznych w większości krajów, przynajmniej europejskich, ja nie wiem, jak jest w innych krajach.

Ja będę czekał na stenogram, na protokół z tego, dlatego, że niektóre wypowiedzi, powiem szczerze, nawet mnie samego zmroziły. Będę chciał dojść do prawdy w moich relacjach z Generalną Dyrekcją, jak jest rzeczywiście. Patrząc na niektórych mówców trochę mi włosy cokolwiek przerzedzone, ale stanęły dęba. Ja wiem, co się dzieje. Natomiast chcę sprawdzić, czy przypadkiem niektórzy z nas tutaj dzisiaj nie przeholowali lekko.

To jest wyjaśnienie dla pana posła Szmita. Natomiast, panie dyrektorze Rudnicki, proszę zająć stanowisko, szczególnie do tych dwóch ostatnich głosów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałem tylko przypomnieć, jaki mamy porządek dzisiejszego posiedzenia i prosiłbym, aby pan dyrektor odniósł się w pierwszej kolejności do tych trzech zapytań zawartych w porządku obrad, a później oczywiście do kwestii, które zostały tu poruszone. Natomiast na sali jest obecny przedstawiciel NIK. Myślę, że sprawa jest oczywista, jeżeli takie wypowiedzi są wygłaszane na naszym posiedzeniu. My cały protokół przekażemy do Najwyższej Izby Kontroli. Proszę bardzo.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odniosę się do trzech punktów, do których byliśmy poproszeni na dzisiejsze posiedzenie, a mianowicie: przyczyny opóźnień realizacji inwestycji na trasie autostrady A 1 na odcinku od Włocławka do południowej granicy państwa, to był punkt pierwszy; drugi, aktualny stan budowy obiektu autostradowego – wiaduktu MA532 na odcinku Świerklany – Gorzyczyki; jak również punkt trzeci, rzeczywiste koszty budowy miejsc obsługi podróżnych na autostradzie autostradzie A 1. Jeżeli państwo pozwolą, to postaram się szczegółowo do tego odnieść, na tyle, na ile w tej chwili wiedza na ten temat mi pozwala. Natomiast w stosunku do, rzeczywiście, wypowiedzi zaproszonych gości, poproszę o wsparcie i pomoc osób, które ze mną są. Powiem tylko na wstępie mojego wystąpienia, że pierwszy raz słyszę zarzuty takiego typu do mojej osoby, że kłamię, mówię nieprawdę, pomawiam, obrażam. Myślę, że zostanie to bez komentarza, bo nigdy nie słynąłem z tego, żebym kogokolwiek kiedyś obraził albo okłamał, ale odniesiemy się do zarzutów na podstawie dokumentów i informacji, jakie posiadamy.

To, jeżeli państwo pozwolą, punkt pierwszy, przyczyny opóźnień na trasie autostrady A 1. Zaczynając od początku, odcinek Czerniewice – Brzezie, Brzezie – Kowal. Kontrakty rzeczywiście miały zakończyć się pierwotnie 14 września 2012 r., czyli w 20 miesięcy od podpisania umowy. Wykonawcą było polsko-irańskie konsorcjum składające się z firm: PBG, Hydrobudowa, Aprivia i SRB. Te firmy występowały na ponad 100 km tego

odcinka w różnych konfiguracjach, na pierwszym odcinku 34,5 km była liderem firma SRB, a Hydrobudowa, PBG, Aprivia były w konsorcjum. Na drugim odcinku 29,5 km do Włocławka liderem były PBG, Hydrobudowa, Aprivia, a SRB było w konsorcjum, na trzecim odcinku, o ile pamiętam, SRB było liderem.

Od początku realizacji dwóch z wymienionych trzech odcinków były problemy z mobilizacją wykonawcy. Ja nie będę odnosił się szczegółowo do odcinka trzeciego, bo to jest sytuacja taka, że ten odcinek został de facto wykonany w terminie przez firmę SRB, to jest odcinek łódzki, skupię się na tych pierwszych.

Wpływ na powstanie opóźnień miały problemy techniczne. Jednymi z najważniejszych, w który też włączyli się centrala Generalnej Dyrekcji i główny technolog, były problemy związane z uzyskaniem parametrów określonych w specyfikacji. Tu podam przykład, chodzi o wskaźnik równoziarnistości na górną warstwę nasypu Cu 5. Taki zapis powstał w wyniku szczegółowego projektu technicznego, który wykonał nam projektant, a to było duże konsorcjum projektowe firmy TRAKT, SENER i ARCADIS. W mojej opinii, były to w tamtym czasie najlepsze firmy projektowe. Na wykonanie tego projektu miały ponad dwa lata. W związku z tym, moim zdaniem, wykonano to należycie i szczegółowo, ale wykonawca kwestionował ten zapis i kolejnym pismem, z maja 2011 r., wystąpił o akceptację zmiany technologii górnej warstwy nasypu, o grubości 35 cm, kolejno – 50 cm, chciał dokonać wymiany na stabilizację. Na wymianę na stabilizację zgody nie było, po zasięgnięciu opinii projektanta, gdyż i wysoki poziom wód gruntowych, i sytuacja hydrologiczna na tym terenie, co miało niewątpliwie też wpływ w 2010 r., kiedy były obfite opady deszczu, kiedy ten poziom podniósł się, wskazywała jednoznacznie, że do takiej zmiany technologii nie możemy dopuścić. Mimo to, aby zrealizować celowość tej umowy, zgodziliśmy się na obniżenie tego wskaźnika charakteryzującego materiał na górną warstwę nasypu do 3,5. Pomimo, że takie rozwiązanie zostało przez nas zaakceptowane i przyjęte, a wykonawca zrobił nawet odcinki próbne, dalej tego nie wykonywał. Wykonane zostały poletka próbne, osiągnięte parametry, które zostały zawarte w specyfikacji szczegółowej. Ostatecznie wykonawca nie wykonując górnej warstwy nasypu, to jest ostatnia warstwa przed ułożeniem konstrukcji na tej autostradzie, na 60 km, de facto wygenerował 6 miesięcy opóźnienia. A firmy, które w konsorcjum – jak nam wskazano – były odpowiedzialne za układanie masy bitumicznej, nie mogły przez 6 miesięcy tego wykonywać. Wykonawca po zorganizowaniu sześciu kolejnych spotkań ostatecznie zrealizował budowę tego nasypu górnej warstwy przyjmując wymogi Generalnej Dyrekcji. Tłumaczył to tym, że takiego materiału nie ma w promieniu 100 km. Na własną rękę dokonaliśmy analizy i takie materiały były w obrębie kilku km. Sprawdziliśmy to u producentów czy u firm, które tego dokonują. Wykonawca też przez pierwszy okres 5-6 miesięcy – jest to udokumentowane, co miesiąc wykonywane były spotkania i rady budowy – nie wykonywał robót związanych z posadowieniem obiektów. Tych o obiektów było, o ile pamiętam, około osiemdziesięciu. Było to związane m. in. z tym, że wykonawca dysponował w pierwszym okresie sześciu miesięcy zaledwie jedną palownicą, a przy kolejnych próbach, upomnieniach i wezwaniach dysponował dwiema, a później trzema palownicami, a sam, w swoim harmonogramie deklarował, że minimalna ilość palownic, które są potrzebne, żeby wykonać ponad 60 obiektów, to jest 12. I taką złożył wycenę w ofercie, a dysponował dwiema. Wykonawca wielokrotnie był upominany z tytułu niewykonywania harmonogramu, który po podpisaniu umowy sam przedłożył, w okresie miesiąca.

Na przełomie lat 2011 i 2012 zaczęły pojawiać się problemy z płynnością finansową generalnego wykonawcy i konsorcjum. Dalej mieliśmy ogłoszenie upadłości trzech firm, które wchodziły w skład konsorcjum. To spowodowało brak wykonania zarówno harmonogramów, jak i przepływów finansowych związanych z poprawą realizacji kontraktu. Zamawiający w tym okresie wielokrotnie wzywał wykonawcę do zrealizowania umowy w okresie do września 2012 r., a od mniej więcej, nie chciałbym skłamać, ale wydaje mi się, że to był przełom kwietnia i maja, osobiście raz w miesiącu lub parę razy w miesiącu objeżdżałem tę budowę i byłem w stanie na stu kilometrach naliczyć od 10 do 20 osób i kilka jednostek sprzętowych, czyli w ostatnich czterech miesiącach nie prowadził w ogóle robót, a sprzęt zmagazynowany na budowie stał i rusztowania stały.

Krótko – bo była prośba, żeby odnieść się do przetargu na kontynuację, ten temat został wywołany. Rzeczywiście, we wrześniu 2012 r. doszło do rozwiązania umowy, do wypowiedzenia umowy z winy – w naszej opinii – wykonawcy. 28 września było wszczęcie postępowania przetargowego – 3 października w biuletynie; 27 grudnia, a pierwotnie 20 listopada, było zaproszenie do składania ofert. Był to przetarg nieograniczony Stąd przesunięcie z 20 listopada na 27 grudnia? A mianowicie, termin został przesunięty ze względu na wniesione przez Krajową Izbę Odwoławczą skargi firm Strabag, Eurovia i Budimex, a skarga dotyczyła terminu, możliwości technicznej wykonania zadań na kontynuację w terminie 8 – 9 miesięcy. Termin ten został określony przez niezależnego inżyniera i wynikał też z harmonogramów, jakie przedłużył wykonawca. Mimo to wyrok Krajowej Izby Odwoławczej nakazywał wydłużenie obu terminów realizacji o 3 miesiące, w stosunku do odcinka pierwszego na 11 miesięcy, a odcinka drugiego – na 12 miesięcy. W związku z tym było to przesunięcie otwarcia ofert z listopada na grudzień; 27 grudnia nastąpiło otwarcie ofert; 29 stycznia, czyli po miesiącu od otwarcia ofert, wykonawcy byli proszeni o złożenie wyjaśnień związanych z poszczególnymi pozycjami cenowymi, potencjałem, możliwościami podpisania już umów, dysponowania sprzętem, kadrą. Tych pytań, o ile pamiętam, było ponad 20, pytań technicznych, zadanych wszystkim uczestnikom postępowania przetargowego, nie tylko firmie, która zaoferowała najniższą cenę. W wyniku uzyskania wyjaśnień 30 stycznia nastąpił wybór najkorzystniejszej oferty. Na oba odcinki była to oferta firmy Salini. Dzień później, 31 stycznia, przekazaliśmy dokumentację do kontroli Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych; 8 lutego wpłynęły odwołania od wyboru, precyzyjnie – złożyła je firma Budimex; 21 lutego odbyła się rozprawa w KIO; 26 zapadł wyrok, a mianowicie unieważnienie dotychczasowego wyboru i wezwanie do uzupełnienia ofert i wskazania potencjału na oba odcinki; 6 marca wykonawca złożył wyjaśnienia. Te wyjaśnienia zostały przyjęte i 15 marca poinformowaliśmy o wyborze najkorzystniejszej oferty, a mianowicie konsorcjum Salini. Popisanie umowy planowane jest na początek kwietnia. Wynika to z tego, że ponownie złożyliśmy dokumenty do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, jak również obowiązuje nas dziesięciodniowy termin na ewentualne odwołania od wyboru.

Odcinek kolejny. Tylko podsumuję, 11 – 12 miesięcy, to jest czas na zrealizowanie tych robót, mimo że my uważamy, że to jest okres 8 – 9 miesięcy, ale szanujemy wyrok KIO i go wykonamy.

Odcinek A 1 Kowal – Sójki, wykonawcą na tym odcinku była firma SRB, wspomniana wcześniej. Długość odcinka 29,9 km. Data rozpoczęcia robót 6 sierpień 2010 r. Pierwotny termin zakończenia kontraktu to był 30 kwiecień. Chciałbym zwrócić uwagę Komisji, że to też wykonywała firma irlandzka SRB i wykonała go w terminie, zgodnie z podpisanymi aneksami i bez zastrzeżeń co do jakości, jak i mobilizacji i wykonania należycie tej umowy.

Jeżeli chodzi o aneksy, bo też było pytanie, że nie był to 30 kwiecień. Rzeczywiście, data zakończenia zgodnie z aneksami był to 6 wrzesień 2012 r. i to wynikało z dwóch aneksów. Pierwszy aneks, przedłużenie czasu na ukończenie o 92 dni, z 30 kwietnia do 31 lipca, z uwagi na intensywne opady deszczu, czyli roszczenie, które złożył wykonawca, a niezależny inżynier to potwierdził i przedłużył wykonanie tego kontraktu o 92 dni. Drugi aneks podpisany z firmą SRB był wydłużający czas na ukończenie o 37 dni, wynikał z niespójności rozwiązań dokumentacji projektowej, konieczności wykonania poprawek. Świadectwo wykonania wystawiono 28 września, natomiast kontrakt oddano do użytkowania 13 listopada 2012 r.

Kolejny odcinek Sójki – Kotliska. Pierwotnie liderem na tym kontrakcie była firma Poldim, która w konsorcjum miała firmę Bögl&Krýsl. Długość tego odcinka 15 km. Rozpoczęcie nastąpiło 16 lipca 2010 r., pierwotnie zakończenie planowano na 30 kwietnia. Rzeczywista data zakończenia tego kontraktu to 22 listopad 2012 r. Zawarto trzy aneksy. Pierwszy przedłużający czas realizacji o 45 dni, podpisany z firmą Poldim ze względu na potrzebę zmiany rozwiązań w okolicy rzeki Ochni; kolejny aneks o 81 dni, z uwagi na intensywne opady deszczu i powstanie rozlewiska wokół rzeki Ochni, która uniemożliwiała wykonanie robót palowych i w związku z tym przez prawie 3 miesiące firma nie mogą wykonać posadowienia i elementów; ostatni aneks, bardzo istotny – o 49 dni,

z uwagi na brak możliwości prowadzenia robót. I tu chciałbym podkreślić, od ogłoszenia upadłości przez lidera, firmę Poldim, do dnia odstąpienia od umowy przez syndyka, w okresie 49 dni żadnych czynności ani firma Poldim, ani syndyk nie podejmowali w kierunku realizacji. Nastąpiło podpisanie ugody przedsądowej z firmą, która wchodziła w konsorcjum, mianowicie Bögl&Krýsl, ustalając datę wykonania całego przedsięwzięcia na 13 listopada. Zostało to wykonane w terminie.

Kolejny odcinek autostrady A 1 Kotliska – Piątek. Wykonawca firma SANDO; 9 km; 6 sierpnia 2010 r. podpisana umowa; data zakończenia 30 kwiecień. Rzeczywista data zakończenia, zgodnie z podpisanym aneksem, to był 23 lipiec 2012 r. Zawarto dwa aneksy z uwagi na trudne warunki atmosferyczne, opady deszczu, o 62 i o 22 dni. Świadectwo przejęcia wydano 20 sierpnia. Odcinek ten oddano do użytkowania 13 listopada, tylko i wyłącznie dlatego, że sam z siebie nie mógł być użytkowany ze względu na brak komunikacji dalszą drogą krajową, gdyż wpuszczono go na drogę wojewódzką i skierowano do miejscowości Piątek. Uznaliśmy, że takie rozwiązanie niczemu nie służy, a może zdegradować drogę wojewódzką i ten odcinek oczekiwał na pozostałe, które były zakończone w terminie.

Piątek – Stryków. Wykonawca Bauunternehmung; 21 km, podpisanie umowy 16 lipiec, zakończenie 30 kwiecień, rzeczywiste zakończenie, zgodnie z podpisanym aneksem, 4 lipiec 2012. Był tylko jeden aneks, z uwagi na intensywne opady deszczu, o 65 dni. Świadectwo wykonania i przejęcie kontraktu 1 sierpień, oddanie do użytkowania również 13 listopad, całości odcinka – 80 km.

Węzeł Stryków. Wykonawca Budimex. Długość odcinka 7,4 km. Data rozpoczęcia 23 czerwiec, zakończenie 30 listopad. To wynikało z tego, że chcieliśmy, aby ten węzeł czekał na kontynuowaną budowę autostrady, a nie, żeby autostrada kończyła się bez węzła. Stąd decyzja o wydzieleniu węzła Stryków, co też było nie bez znaczenia, gdyż ruch ciężarowy przechodził przez miejscowość Stryków i im szybciej wybudujemy węzeł Stryków tworząc tzw. obwodnicę Strykowa, tym mniejsza uciążliwość dla mieszkańców. Rzeczywiście, ten kontrakt przejęto, świadectwo przejęcia już 28 grudnia 2011 r. i de facto ten odcinek już był w użytkowaniu.

Stryków – Tuszyn. Ten kontrakt wykonywany w systemie „Projektuj i Buduj" i tu, delikatnie mówiąc, odniosę się do wypowiedzi pana prezesa – tak, wyciągamy wnioski. Wyciągamy również wnioski ze sposobu zapisu i jakości dokumentacji projektowej. Nie jest ona najlepsza, zdajemy sobie z tego sprawę, z tym, że musicie państwo wiedzieć, że my to zlecamy profesjonalnym firmom, które łączą się w konsorcja, posiadają stosowną wiedzę i uprawnienia, na każdym projekcie mają niezależne biuro, które dokonuje weryfikacji i ten dokument nam przedkłada. Jeżeli zdarzają się jakieś elementy, rzeczywiście są one procedowane w wyniku aneksu czy procedur zmian. Dla tego projektu przyjęliśmy formułę „Projektuj i Buduj". To powoduje, że wykonawca składając ofertę dobiera sobie konsorcjum, firmę projektową, która bazując na naszej koncepcji może dokonać różnych zapisów tworząc projekt budowlany, jak również specyfikację, tworząc zapisy co do wykończenia elementów, tworząc zapisy co do wyposażenia miejsc obsługi podróżnych, co więcej, może zastosować sobie technologię, która danemu wykonawcy jest najbliższa i ma w niej największe doświadczenie, do tego systemu „Projektuj i Buduj", który uważamy za słuszny i skuteczny, bo on powoduje optymalizację kosztów – tu z panem prezesem odbyliśmy kilka rozmów i pan doskonale zdaje sobie sprawę – oraz powoduje racjonalność rozwiązań projektowych. Tak jest na świecie, połowę kontraktów na świecie, w każdym kraju europejskim, cywilizowanym tak wykonuje się.. Takie założenie przyjęliśmy również dla nowej perspektywy, mniej więcej połowa kontraktów będzie w tym systemie wykonywanych. Czemu nie było ich wcześniej? A dlatego, że nie mieliśmy doświadczenia, nie było do tego przygotowanych odpowiednich wzorcowych Programów Funkcjonalno – Użytkowych, a PFU, które przygotowywały nam firmy projektowe różniły się co do zakresu zapisów i powodowały m. in. roszczenia na kontrakcie. Teraz mamy wzorcowe PFU i będziemy go stosowali.

Powtórzę, opóźnienie na tym kontrakcie wynosi 12 miesięcy. Z tego tytułu został podpisany aneks wydłużający kontrakt o tyle czasu. Opóźnienie to powstało na etapie opracowania dokumentacji projektowej i to powstało nie z winy firmy wykonują-

cej. Podczas prac projektowych – nie będę wchodził w szczegóły, bo to jest bardzo duże opracowanie – wspomnę tylko, że podczas prac projektowych zaistniała konieczność, przy składaniu dokumentów i robieniu prac projektowych, uzgodnienia elementów z takimi instytucjami zewnętrznymi, jak urząd wojewódzki, zarząd dróg i transportu miejskiego, jak i regionalna dyrekcja ochrony środowiska, jak również były zalecenia audytu bezpieczeństwa, w ramach stosowania ustawy o bezpieczeństwie. To wszystko spowodowało, że wykonawca musiał – a w tym przypadku, projektant – dokonać zmian w projekcie. Termin zakończenia tej inwestycji jest przesunięty z 22 sierpnia 2013 r. na 22 sierpnia 2014 r., zgodnie z aneksem. Uzyskano dla tego projektu wszystkie decyzje administracyjne, czyli zezwolenia na realizację inwestycji, pozwolenia na budowę. Wykonawca do końca lutego zgodnie z prawem dokonał wycinki drzew i rozpoczął prace przygotowawcze do budowy, m.in. gromadzenie materiałów. Podpisał wszystkie umowy na wykonanie obiektów mostowych, na ułożenie nawierzchni betonowej. Według nas, ten kontrakt będzie teraz analizowany już tylko wykonawczo.

Autostrada A 1 Tuszyn – Pyrzowice. Tylko wspomnę informacyjnie, że 22 stycznia 2009 r. podpisano umowę o budowie i eksploatacji odcinka z Autostradą Południe. Zgodnie z umową, w ciągu 12 miesięcy miało nastąpić zamknięcie finansowe, do 22 stycznia 2010 r. Niestety, zamknięcie finansowe nie nastąpiło, a dokumentacja projektowa, którą wykonawca miał mimo wszystko wykonać, a mianowicie projekt budowlany, i przedłożyć na wypadek, gdyby nie doszło do zamknięcia finansowego, żebyśmy mogli realizować tę inwestycję w systemie tradycyjnym, nie nadawała się do odbioru. Nie uiściliśmy za tę dokumentację zapłaty ze względu na zaprojektowanie niezgodnie z decyzją środowiskową, niezgodnie z przepisami, wytycznymi i dokumentami zawartymi w ustawie i rozporządzeniu o przepisach technicznych. Ogłosiliśmy przetarg, przygotowaliśmy własną dokumentację na 138 km. Nie jest prawdą, że nic w tym czasie nie wydarzyło się. Dokumentację podzieliliśmy na trzy odcinki. Jeden z nich realizował oddział Łodzi 2 w Katowicach, ze względu na przynależność terytorialną i podział w województwie. W wyniku przeprowadzonej procedury przetargowej w lutym 2011 r. podpisano umowę na wykonanie dokumentacji części pierwszej, 63 km, z firmą TRAKT – Sener, części drugiej – z firmą Tebodin – 42 km i część trzecia – firma Mosty Katowice, długość 32.

Dokumentacja projektów budowlanych została wykonana, odebrana przez Generalną Dyrekcję, a wnioski o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację zostały złożone do poszczególnych wojewodów, a mianowicie łódzkiego i śląskiego, w okresie od marca do września 2012 r. To już oznaczało gotowość do ogłoszenia przetargu.

W trakcie procedowania nad wnioskami o realizację postępowań weszło w życie, w październiku 2012 r., rozporządzenie ministra zmieniające normy w zakresie hałasu. Dokonaliśmy analizy, jaki skutek mają nowe normy hałasu w stosunku do projektu, który jeszcze nie posiadał zezwolenia na realizację. Doszliśmy do wniosku po analizie akustycznej, że ilość ekranów, która może być zmniejszona na tym projekcie, jest na tyle efektywna, że wstrzymaliśmy, czyli zawiesiliśmy postępowanie o wydanie decyzji realizacyjnej. Teraz, po dokonaniu analiz i zmian w projekcie budowlanym, wnioskujemy o wydanie jej w sposób konsumujący obniżone normy hałasu. Planowane po tym procesie wydanie zezwolenia na realizację jest na przełom czerwca, a na odcinek śląski – na lipiec tego roku. Oznacza to jednoznacznie, że jesteśmy gotowi do ogłoszenia przetargu na realizację 140 km autostrady A 1 już w czerwcu tego roku.

Punkt drugi chciałbym omówić na końcu. Teraz, jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolą, punkt trzeci. Rzeczywiste koszty budynków…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałbym tylko przypomnieć, że salę mamy do godziny 12.00. To tak organizacyjnie.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Postaram się przyspieszyć i skrócić, ale, zgodnie z prośbą pana ministra Jarmuziewicza, staraliśmy się przygotować jak najbardziej rzetelnie.

Pierwsza informacja niezwiązana z tematyka dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale pan prezes Inżynierii Polskiej poruszył temat betonu architektonicznego. Ja tylko odniosę się, bo akurat jestem od tego specjalistą. Beton architektoniczny niczym szczególnym nie

różni się, panie prezesie, od zwykłego betonu, poza tym, że posiada w swoim składzie troszeczkę więcej drobnych elementów, które mają wypełnić strukturę betonu, żeby nie było takich dziur. To może być pył, to może być popiół, to jest mniej więcej – mówiąc wprost – odpad przemysłowy, który kosztuje albo 0 zł, albo ewentualnie 10 zł za tonę. Według moich szacunków, a pozwolę sobie powiedzieć, że tym zajmowałem się, to jest 5% wzrostu kosztów. Dlaczego Generalna Dyrekcja chciała beton architektoniczny? Beton architektoniczny to jest beton, który stosuje się na całym świecie. W Szwecji jest nawet zakaz stosowania innego rodzaju betonu niż beton architektoniczny. To nie jest żaden specjalny beton, tylko beton gładki, którego nie trzeba malować, szpachlować i zabezpieczać. Ten beton nie wymaga specjalnych prac i nie powoduje kosztów utrzymania. Identyczny jest dla każdego obiektu, mamy tych obiektów co kilometr na autostradzie. Odpadają koszty malowania, szpachlowania, zabezpieczania, zresztą – tak to jest wykonane. Przyznaję panu rację – rzeczywiście, Skanska wykonuje beton architektoniczny. To też wynika z tego, że ma rodowód skandynawski. W tym miejscu powiem: nie jest prawdą, że ten beton jest trzy-czterokrotnie droższy. Może być droższy o 5%. Wymaga trochę większej kultury wykonawczej.

Odnosząc się do kosztów MOP-ów, mam przytoczone tutaj 5 pozycji.

MOP „Kałęczynek”. Powierzchnia tego MOP – odniosę się tylko do budynku – 220 m^2, samego budynku. Cena, którą mieliśmy w kosztorysie zamawiającego, to jest 429 tys. zł za wykonanie tego budynku, czyli jest to cena za m^2 1966 zł. Wykonawca – tu m. in. pan prezes przyznał się do tego budynku – zaproponował cenę 611.636 zł, czyli jest mniej więcej o 200 tys. zł wyższa niż kosztorys. Ale wykonawca ma prawo do tego, żeby wycenić sobie poszczególne pozycje od zera do nawet miliona zł, tylko musi to racjonalnie uzasadnić. Cena tak złożonego budynku na MOP to jest 2804 zł za m^2.

Drugi MOP – „Ludwinowo”, słyszałem, zanotowałem sobie. Również 218 m^2, to jest bliźniaczy obiekt do tego wymienionego, również 429 tys. zł cena, łącznie z wyposażeniem, nie będę wymieniał tych urządzeń sanitarnych, które muszą być wykonane, bo to są różnie pisuary, umywalki, nie ma na to czasu. Pisemnie mogę się do tego ustosunkować. Założona cena przez zamawiającego – 1966 zł. Wykonawca zaproponował cenę 2619 zł z m^2, czyli 571 tys. zł.

MPO „Strzelce”. Budynek o powierzchni 153 m^2; cena, którą Generalna Dyrekcja zaproponowała w kosztorysie, to jest identyczna jak MOP „Krzyżaków” – 4800zł za m^2. Wykonawca złożył ofertę w granicach ceny kosztorysowej, za cenę 4600 zł m^2.

Natomiast ciekawostką jest MPO „Krzyżanów”, gdzie cena jest również 4800, ale tu wykonawca sam z 737 tys. zł w kosztorysie, zaproponował wykonanie tego budynku za 1.000.130 zł, składając taką ofertę, i rzeczywiście, jak skalkuluje się po metrze kwadratowym ofertę, którą złożył wykonawca – podkreślam, miał prawo, nie możemy tego mu odebrać – to rzeczywiście wynosi 7390. Ale to jest oferta wykonawcza, a nie kosztorysowa i tych materiałów nie zakładała.

Oczywiście, tych propozycji i rozliczeń mam dużo, wiem, że czasu jest niewiele, dalsze złożymy w postaci pisemnej.

Co do założeń, jakie przyjmiemy w kontakcie, czy w zamówieniu projektu budowlanego – bo to też było zarzucone – z wykonawcą dokumentacji projektowej, to prześledziłem to. Założenia mamy następujące w kierunku wykonawcy, który będzie nam projektował MOP. Ma być to nie tylko tanie, wręcz nie wymagamy, żeby wykonanie Miejsca Obsługi Podróżnych było tanie. Ma być funkcjonalne, trwałe i ma nie nosić kosztów utrzymania, czyli patrząc na cały cykl życia inwestycji – i to dobrze, że pan prezes myśli tak samo, jak my – koszt budowy stanowi 60 – 70%, czasami 40%, natomiast dużo ważniejsze są koszty utrzymania i elementy związane z trwałością. W związku z tym wymagamy następujących technicznych elementów, które są opisane normami europejskimi, a mianowicie: odpowiedniej wytrzymałości na ściskanie; odpowiedniej nasiąkliwości i mrozoodporności, co wprost świadczy o trwałości; odpowiedniej odporności na wyłamywanie, a dla posadzek – odpowiedniej ścieralności.

Generalna Dyrekcja nigdy nie pozwala na zapisywanie – i to sprawdziłem – konkretnej firmy, która jest dostawcą urządzeń. Rzeczywiście, pan prezes wskazuje na praktykę, iż firmy ustawiają się w kolejce do biur projektowych. Ubolewam nad tym, że nie-

które firmy projektowe dokonują zapisów technicznych, może rzeczywiście tych desek ze świerku syberyjskiego czy z cegły tak wypalanej. Nie jest zamysłem, ani nigdy nie było zamysłem Generalnej Dyrekcji, aby wymagać takich materiałów. Tych cech, które wymieniłem – sprawdziłem to dokładnie, bo przygotowywałem się do tego wystąpienia – nigdy Generalna Dyrekcja nie sprecyzowała. To projektant bazując na swoim doświadczeniu i rozeznaniu rynku zaproponował cegłę elewacyjną czerwoną i wymieniony tutaj świerk syberyjski. Posłużę się tylko jednym porównaniem, bo to nie jest rzecz, która nie jest do uchwycenia, wystarczy w Internecie w Google wpisać, i tak: cena ręcznie formowanej cegły, o której dzisiaj wspominaliśmy, jest w przedziale, od najniższej do najwyższej podam, 2,72 zł za sztukę do 4, 22 zł za sztukę. To jest informacja pochodząca z Internetu, ja za nią nie ponoszę odpowiedzialności, ale sobie pozwoliłem przytoczyć. Natomiast dla cegły klinkierowej, wykonywanej maszynowo, czyli takiej, jaką stosuje się na elewacjach, cena wynosi od 2,20 zł za sztukę do 5,02 zł za sztukę, czyli mówiąc wprost, ta cegła formowana ręcznie nie różni się cenowo – według danych, jakie posiadam – od cegły, którą zaproponował projektant w naszym imieniu.

Co do wysokości: w ofercie wykonawca za m^2 ściany elewacyjnej z cegły klinkierowej zaproponował 73 zł. Biorąc pod uwagę, że wychodzi 60 sztuk, cena, którą zaproponował, wynosi 1,22 zł i to, być może, jest kłopotem, że w ofercie przyjął 1,22 zł. Pięć minut poświęciłem na te ceny, jest od 2,70 do 4, 22. To mogło spowodować pewne napięcie i kłopot w wykonaniu.

Głos z sali:

Co z palowaniem?

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Pisemnie odpowiem, bo tego nie pamiętam, ale jeżeli projektant założył po rozpoznaniu geologicznym potrzebę wykonania wzmocnienia w postaci pali, to poprosimy o odwierty geologiczne, które uzasadniały, w ocenie projektanta, wykonanie palowania, które to pale – jak pan z Inżynierii wspomniał – łamały się. Tutaj nie mam wiedzy szczegółowej, więc się nie odniosę.

Teraz chciałbym odnieść się do drugiego pytania. Pozwolę sobie odczytać, bo to jest dosyć…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie dyrektorze, czy zdążymy jeszcze się odnieść w ogóle do jakichkolwiek wątków, czy wyczerpie pan cały czas dzisiejszego posiedzenia Komisji?

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Nie umiem tego ocenić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę kontynuować.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Poprzedni wykonawca kontraktu, a mianowicie Alpinie Bau GmbHA1 spółka jawna – to jest bardzo istotne, że to jest spółka jawna, a nie Alpinie Bau GmbH – w dniu 3 sierpnia 2009 r. wstrzymała prace na obiekcie mostowym MA532, dokonując wpisu do dziennika, twierdząc, że obiekt w ogóle nie nadaje się do wybudowania z uwagi na wady projektu budowlanego. Zaawansowanie tego obiektu wynosiło na tamten dzień 25%. 15 grudnia 2009 r. Generalna Dyrekcja odstąpiła od kontraktu z Alpinie Bau GmbHA1 spółka jawna z przyczyn leżących po stronie wykonawcy. W skrócie, wykonawca nie realizował 18 km autostrady i zaawansowanie na 18 km autostrady, a nie na tym obiekcie, było powodem naszego odstąpienia. Wykonawca rażąco opóźniał się w wykonaniu całości autostrady, a przy tym odcinku, o którym mówimy, nie występowały jakiekolwiek spory związane z prawidłowością dokumentacji projektowej.

Po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dokończenie realizacji autostrady mieliśmy taką oto sytuację, że wybrano nowego wykonawcę, czyli Alpinie Bau GmbH, ale z siedzibą w Austrii. Nowy wykonawca podjął się dokończenia budowy tej autostrady, jak również rzeczonego obiektu MA532, na podstawie

tego samego projektu, który w ocenie poprzedniego wykonawcy był wadliwy. W ocenie wykonawcy nowego – powtórzę, Alpinie Bau GmbH z siedzibą w Austrii – projekt nie był wadliwy. Budowa mostu kontynuowana była zgodnie z harmonogramem i zgodnie z projektem i została zrealizowana do chwili obecnej w 90%.

W trakcie realizacji tego obiektu przez nowego wykonawcę Alpinie Bau GmbH z siedzibą w Wiedniu doszło do siedmiu awarii. To warto podkreślić. Wszystkie awarie były spowodowane błędami wykonawczymi. Nie jest to, jak przejrzeliśmy stopień skomplikowania różnych obiektów, nic specjalnie szczególnego. Takie drobne i większe awarie są zjawiskiem powszechnym w trakcie tak złożonego projektu. Natomiast wszystkie awarie – to chciałem podkreślić – zostały usunięte przez wykonawcę na podstawie złożonych przez niego programów naprawczych, a prace były zawsze kontynuowane dalej, co również jest powszechne w trakcie realizacji takiego typu obiektu.

Nieco inny charakter miała awaria z 13 marca, gdzie po sprężeniu kabli podłużnych w segmencie K7.11 nastąpiło oderwanie płyty dolnej. Na podstawie dokumentacji dokonanej kontroli pomiaru lokalizacji kabli sprężających stwierdzono odchylenia faktycznej trasy przebiegu kabli sprężających w płycie zasadniczej obiektu w stosunku do lokalizacji zgodnie z dokumentacją od 2 cm do 15 cm. Projekt dopuszczał i wykonawca miał pełną świadomość, że tolerancja wynosi 0,5 cm. Przy tak wadliwym wykonaniu ułożenia tych osłonek do awarii po prostu musiało dojść. To potwierdził również nadzór budowlany. Przedmiotowe wydarzenie skłoniło Generalną Dyrekcję do zweryfikowania poprawności ułożenia osłonek kabli na całej płycie. Awaria była na części obiektu. Postanowiliśmy – i tu skrócę swoja wypowiedź – zeskanować całą płytę, żeby mieć pewność, czy nie dojdzie kiedyś do takiej awarii, bo mogłaby stanowić zagrożenie dla życia i mienia. W wyniku przeskanowania całej płyty, które wykonał wykonawca, jednoznacznie ustalono, że ułożenie przez wykonawcę osłonek kabli zostało wykonane z bardzo dużym odchyleniem od tras zakładanych w projekcie, a odchylenia wszystkich rur wynoszą od 8 cm do 15 cm. Przypomnę, dopuszczalne odchylenie, które było opisane w projekcie jest do 0,5 cm. W związku z tym Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Katowicach uznał, że dalsza budowa mostu zagraża bezpieczeństwu życia i zdrowia i może spowodować nawet katastrofę budowlaną. Wstrzymał budowę obiektu.

W wyniku przeprowadzonego postępowania administracyjnego Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Katowicach ustalił, że błędy wykonawcze doprowadziły do awarii z dnia 13 marca na tym segmencie. Wpływ na tę awarię miały odchylenia w ułożeniu osłonek i kabli sprężających. Błędy w ułożeniu kabli i osłonek były systematyczne i występują na całej płycie obiektu. W związku z tym kontynuowanie sprężenia według dotychczasowego projektu stało się niemożliwe. Co więcej, jest wysoce prawdopodobne, że będą kolejne awarie. W tej sytuacji, w celu zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji oraz przyszłego bezpieczeństwa użytkowników, konieczne jest przeprowadzenie kabli na zewnątrz, czyli sprężenie na zewnątrz obiektu. Jednocześnie organ nadzoru budowlanego ustalił, że wykonawca obiektu miał świadomość bardzo małych dopuszczalnych odchyłek, a w zakresie ułożenia kabli, tym samym przyjmując budowę obiektu, zrealizował go niezgodnie z dokładnością.

Teraz przeczytam, co nałożył Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Katowicach: punkt 1, naprawę zarysowanych dwóch zastrzałów żelbetowych przylegających do oderwanego segmentu; punkt 2, naprawę uszkodzonej płyty dolnej segmentu; punkt 3, wprowadzenie elementów wzmacniających płytę w postaci kabli kapeluszowych na całej szerokości elementu i wprowadzenie dodatkowych kabli uciąglających na przęsłach B – C i C – D, poniżej dolnej powierzchni płyty przekroju oraz zainiektowanie istniejących już kabli w środku, aby wzmocnić i wykorzystać kanały, zaczynem cementowym. To wszystko Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nałożył decyzją do 31 sierpnia 2013 r.

Mając na uwadze to, co się wydarzyło, a mianowicie zobowiązanie Państwowego Nadzoru Budowlanego i świadomość, że do awarii doszło z przyczyn leżących wyłącznie po stronie wykonawcy, a nie – jak próbuje się przekonać opinię publiczną, jak również, jak rozumiem, także państwa – z przyczyn rzekomych błędów projektowych, do awarii nie doszłoby, gdyby wykonawca prawidłowo ułożył osłonki kabli, jak wskazują to eksperci.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie Michale, jeszcze moment, dobrze?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Już nie mogę wytrzymać.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rozumiem, ale jeszcze chwila. Proszę.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:
Chciałem powiedzieć, że dodatkowo należy wskazać, iż m. in. w związku z wadliwym wykonaniem robót w postaci osłonek na obiekcie, skutkującym możliwością sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa zagrożenia życia, Prokuratura Okręgowa w Gliwicach postanowieniem z dnia 12 czerwca 2012 r. wszczęła śledztwo, w którym bada okoliczności wadliwego ułożenia osłonek kabli. W postępowaniu tym Generalna Dyrekcja otrzymała status pokrzywdzonego.

W dni 20 lipca Alpinie Bau GmbH zawarła z Generalną Dyrekcją porozumienie w celu kontynuacji tego mostu i odcinka autostrady, w którym Generalna Dyrekcja miała wykonać na koszt Alpinie program naprawczy, czy rozwiązanie techniczne, i przekazać to, zgodnie z nakazami Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, Alpinie Bau, która zobowiązała się dokonać na swój koszt naprawy mostu w oparciu o sporządzony program naprawczy. Przedmiotowe porozumienie potwierdza odpowiedzialność Alpinie Bau za awarię z 13 marca.

GDDKiA zleciła wykonanie programu naprawczego na koszt firmy i przekazała to Alpinie. Alpina wykonała już pierwsze dwa punkty z decyzji ŚWINB, które wymieniałem, czyli naprawa uszkodzonej płyty i zarysowań. Natomiast, zgodnie z porozumieniem z 20 lipca, obecnie realizuje punkty 3 i 4. W październiku 2012 r. Alpinie otrzymała program naprawczy obiektu mostowego. Kluczowym elementem realizacji programu naprawczego było wykonanie kabla próbnego, czyli sprężenie dołem. Realizacja naciągu kabla i wykonanie tego zostało przeprowadzone z pozytywnym wynikiem, co stanowi potwierdzenie poprawności rozwiązań przyjętych w programie naprawczym. 28 stycznia tego roku inżynier polecił wykonawcy pilną kontynuację robót związanych z naprawą tego obiektu oraz przedłożenie do dnia 1 lutego tego roku potwierdzenia złożenia zamówienia na wytworzenie materiałów do sprężenia płyty.

W związku z uchylaniem się wykonawcy od dalszej realizacji programu naprawczego, Generalna Dyrekcja, zgodnie z zapisami porozumienia, rozpoczęła procedurę zlecenia wykonania programu naprawczego przez inny podmiot, zgodnie z porozumieniem podpisanym z Alpinie Bau. W tym celu Generalna Dyrekcja podjęła czynności związane z realizacją gwarancji udzielonej Alpinie Bau, która zostanie wykorzystana do sfinansowania programu naprawczego. Dopiero w zaistniałej sytuacji, kiedy został uruchomiony ten proces, Alpinie Bau przedłożyła Generalnej Dyrekcji projekty umów z dostawcami, potwierdzając zamiar realizacji i wykonania całego programu naprawczego do 31 sierpnia. W chwili obecnej trwają końcowe uzgodnienia umów, które do końca tego tygodnia powinny zostać podpisane z dostawcami. Jednocześnie strony ustaliły, że należności Alpinie Bau z tytułu kontraktu zostaną przekazane przez Generalną Dyrekcję bezpośrednio na rzecz dostawców i usługodawców wykonujących program naprawczy, a materiały przez nich dostarczone będą stanowić bezpośrednią własność Generalnej Dyrekcji.

W związku z powyższym działaniem, procedura realizacji programu naprawczego przez inny podmiot została zawieszona na czas realizacji tego przez firmę Alpinie Bau, ale nie jest wykluczone, że będzie kontynuowana w przypadku niewywiązywania się z realizacji programu naprawczego.

Podsumowując: biorąc powyższe pod uwagę, aktualnie nie istnieją jakiekolwiek przeszkody natury faktycznej, projektowej, administracyjnej, uniemożliwiające dalszą kontynuację prac pozostałych do zrealizowania 10% planowanych pierwotnie prac. Analizując źródło aktualnych problemów ze strony wykonawcy, uwagę zwrócić należy na toczący się spór pomiędzy Generalną Dyrekcją a wykonawcą, gdzie Alpinie Bau spółka jawna w ramach sporu pierwotnego dochodzi od Generalnej Dyrekcji roszczeń na kwotę ponad mld zł, a główną podstawą tych roszczeń jest twierdzenie, że projekt budowlany spor-

nego mostu od samego początku był obarczony wadami uniemożliwiającymi jego budowę. Tymczasem do dnia dzisiejszego projekt ten nie uległ jakimkolwiek zmianom, a ukończenie całości prac na spornym odcinku w oparciu o ten projekt może być zakończone jeszcze w tym roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Do zabrania głosu zgłosili się następujący posłowie: pan poseł Girzyński, pan poseł Polaczek, pan poseł Wojtkiewicz, pan poseł Szmit, pan poseł Adamczyk i pan poseł Matuszewski, tak? Dobrze. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Zbigniew Girzyński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Rudnicki odniósł się oczywiście, w przypadku tych szczegółowych zarzutów do tych spraw, które były najwygodniejsze, a całkowicie pominął te, które były niewygodne. Ale nawet tam, gdzie się pan odnosił do spraw wygodnych, też, niestety, znalazły się informacje nieprecyzyjne, najdelikatniej rzecz ujmując, bo nawet to, co pan przytoczył, żeby potwierdzić pana tezę, że wszystko jest pięknie, czyli Kawęczynek, to nie 220 m^2 tylko 158, co jest oczywiście do sprawdzenia. To taka rzecz, którą prosiłbym, aby szczegółowo wyjaśnić pisemnie.

Jeżeli chodzi o ten odcinek, z którego zeszli Irlandczycy, czyli SRB, będę zadawał pytania, na które będę prosił, aby zostały mi udzielone odpowiedzi pisemne. Czy to prawda, że irlandzka spółka SRB chciała dokończyć ten projekt za kwotę 100 mln zł i propozycja ta została odrzucona, a koszty związane z dokończeniem teraz tego przez inne konsorcjum, wyłonione w tymże przetargu, już chyba dwukrotnie powtarzanym, o czym pan wspominał, będą sięgały kwoty dziesięciokrotnie większej, około dziesięciokrotnie więcej niż to, co chciało SRB za dokończenie tego projektu po bankructwie firm znajdujących się wcześniej w konsorcjum? Pytanie drugie, czy to prawda, że w kosztorysie, w specyfikacji przetargu z wrześnie 2012 r., potem powtórzonym, zostały ujęte do wykonania budynki, które już stoją?

Odnosząc się do sprawy tego najsłynniejszego mostu na świecie, którym jeszcze nie przejechał żaden samochód, którego do tej pory łączny koszt to jest około 100 mln zł, czy to prawda, że on jest zrobiony nad wąską rzeczką, która jest wpuszczona w rurę i można byłoby tam zrobić po prostu – ja nie jestem budowlańcem – zwykły nasyp i na tym puścić drogę? I czy to prawda, że osobą silnie powiązaną ze spółką posiadającą prawa do projektu na tym odcinku jest żona pana byłego ministra Grada? Takie informacje pojawiły się w prasie, że to ona ma prawa własności do projektu, przy którym państwo tak od kilku lat upieracie się paraliżując de facto prace na tamtym odcinku. Ja już abstrahuję od pana Grada i tego, jaką on posadę teraz dostał za ponad 100 tys. zł miesięcznie, itd. Tylko powiem tak, to bardzo sprytna żona, bo mogła tak, jak żona ministra Drzewieckiego gdzieś tam tymi futrami na Florydzie, a jednak bezpieczniej jest wejść w tego typu zajęcie. To jest porażająca wiedza, porażająca wiedza.

Pan dyrektor jest człowiekiem, który potrafiłby w tych drobiazgach, o których mówił, istotnych, utopić każdy poważny zarzut i uśpić wszystko i wykończyć każdy czas, bo państwo specjalizujecie się – i to jest zarzut natury generalnej – w tym, żeby ta woda była mętna, bo w mętnej wodzie łatwiej ryby łapać. Bo ktoś, jak mówi, że to firma projektowa, to potem ten projekt podpisał do realizacji i to jest problem, że ktoś ten projekt, ze zbrojeniem aktywnym na zwykłej ubikacji przy autostradzie, podpisał.

Przytaczał pan kilka fragmentów autostrad już ukończonych. To cieszy. Jest takie powiedzenie, że sukces ma wielu ojców, tylko porażka jest sierotą. Ta porażka jest przy moim mieście, obok Torunia. Mógłbym tutaj przynieść materiały z konferencji prasowej lokalnych posłów Platformy, którzy zapewniali, kiedy ta autostrada będzie, od czci i wiary siedzącego naprzeciwko pana ówczesnego ministra Polaczka odsądzając. Minęło EURO, minie chyba kolejne EURO, a tego nadal nie będzie. Bardzo proszę o pisemną odpowiedź na te pytania, które zadałem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dwa pytania, jedno do pana ministra z prośbą o ustosunkowanie się na dzisiejszym posiedzeniu, drugie do pana dyrektora generalnego. Do pana ministra mam pytanie *à propos* tej dyskusji, która dzisiaj się toczy. Gdyby pan minister podał wstępne koszty poniesione przez Krajowy Fundusz Drogowy na taką pozycję w 2012 r. o nazwie: „Usługi doradcze". Tam była zaplanowana, według tego niepełnego planu finansowego, który dostaliśmy, kwota 43 mln zł. W latach 2011 i 2010 wydawano na tę pozycję – z tych dokumentów orientacyjnie – każdego roku ok. 20 mln zł, czyli w ciągu trzech lat na pozycję „usługi doradcze" Krajowy Fundusz Drogowy, który ma finansować – co do istoty przecież – *stricte* inwestycje, zaplanował czy wydatkował koło 80 – 83 mln zł. Czy pan minister może potwierdzić, że ta kwota została w stosunku do tego planu wykorzystana w całości? Czy ewentualnie, w jakiej części?

I pytanie do pana dyrektora Rudnickiego. Budżet Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad to kwota przekraczająca 500 mln zł. Jaki był udział kosztów obsługi prawnej, czy usług zewnętrznych prawnych świadczonych na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz jej oddziałów łącznie w 2012 r.? Jaka była wysokość wydatków poniesionych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w 2012 r. na promocję i reklamę? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, przede wszystkim pytanie do pana dyrektora. Zgadzam się z wypowiedzią pana, który tutaj mówił, że projekt jest najważniejszy i na projekty nie trzeba żałować pieniędzy, bo potem cała inwestycja kosztuje dziesięciokrotnie więcej, niż to wszystko jest warte.

Pierwsze pytanie – kto jest wykonawcą projektu tego mostu? Pisemnie również chciałbym… Jak również zdjęcie, jak to teraz wygląda, jak ta rzeczka wygląda. Chciałbym jeszcze pana dyrektora zapytać, czy była jakakolwiek analiza ekonomiczna budowy tego przedsięwzięcia budowlanego? Ja też uczyłem studentów i zawsze kazałem robić analizę ekonomiczną danego projektu. Trzeba robić dwa, trzy, cztery projekty i wybrać, bo można budować, w zależności od tego, jaki jest przede wszystkim cel tematu, albo wizualny i możemy budować za miliardy, albo budować najtaniej, ale żeby to spełniało wszystkie warunki budowlane. Tu jest bardzo istotna sprawa. Nie wiem, na czym to polegało, nie będę już w to wchodził, to jest może inna sprawa, zapytam inżynierów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otóż, chciałbym też zadać kilka pytań, już bez większych komentarzy. Pierwsze pytanie, ile w ostatnich pięciu latach – to jest też pytanie pana posła Polaczka, ale może trochę szerzej – Generalna Dyrekcja wydała na usługi wykonywane przez zewnętrzne kancelarie prawne? Drugie pytanie, w jaki sposób wyłaniano tych usługobiorców, w jakiej formie? Oczywiście, nie ma takiej możliwości, żeby podać, kto, ile, wysokość kontraktu, ale w jakiej formie, ile umów było zawieranych? Jaka jest dzisiaj kwota – powiedzmy, na 15 marca, konkretnie – pozwów w stosunku do Generalnej Dyrekcji, które zostały wystosowane przez wykonawców? Jeszcze jest jedna prośba. Czy Generalna Dyrekcja mogłaby przedstawić treść pisma, które trafiło do Generalnej Dyrekcji ze strony Komisji Europejskiej w sprawie zawieszenia wypłat dla Polski 3,5 mld zł, w związku z nieprawidłowościami przy wykonywaniu kontraktów drogowych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, proszę pana dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych obecnego tutaj na posiedzeniu – ubolewam, że kolejny raz dyrektor Witecki nie pojawił się na posiedzeniu Komisji, kiedy rozmawiamy o sprawach dla niego trudnych, czyli dla instytucji, którą kieruje, a już nie mam nadziei, że przyjdzie na tak ważne posiedzenie minister Nowak. Myślę, że sporo mógłby wynieść z tego posiedzenia. Myślę, że mógłby wysłuchać, nawet nie do końca zgadzając się z opiniami tu wygłoszonymi, mógłby wysłuchać tych informacji, które tutaj padły, ale oczywiście minister Nowak lekceważy sobie sejmową Komisję Infrastruktury, pomimo, iż zapraszamy ministra Nowaka na każde posiedzenie, a przede wszystkim lekceważy problem. Lekceważy problem, nie wyciąga z niego wniosków. Wnioski już powinien wyciągnąć wcześniej minister Grabarczyk. Dyrektorem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych powinien być zupełnie ktoś inny, od bardzo dawna. Gdyby minister Grabarczyk wysłuchał kilku kolejnych postulatów, być może dzisiaj bylibyśmy w innym miejscu. Nie jest to sposób dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, żeby uciekać od odpowiedzialności, chociażby przed Komisją, kiedy toczy się debata na temat realizacji inwestycji pod nazwą autostrada A 1. Obiecuję nam wszystkim, obiecuję sobie, że niebawem będziemy mieli w tym samym trybie okazję rozmawiać o kolejnej autostradzie, o kolejnej inwestycji. I będziemy mówili o szczegółach. No cóż, to tylko i wyłącznie żal kierowany pod adresem nieobecnych. Panu dyrektorowi Witeckiemu brakuje cywilnej odwagi, ażeby stanąć przed parlamentem, żeby stanąć przed opinią publiczną i odpowiedzieć na trudne pytania. Najczęściej posługuje się w takich sytuacjach tym prostym sposobem: „Wysyłam swoich zastępców, mnie tutaj nie ma, bo mnie chwalić nie będą, tutaj nie będą głosić peanów na moją cześć. Wysyłam tych pracowników, którzy mogą odebrać te wszystkie negatywne opinie i oceny”.

Ale do rzeczy, panie dyrektorze, proszę o informację pisemną, enumeratywnie wymieniając powody, dla których nie zrealizowano do tej pory odcinka autostrady A 1 między Łodzią, umownie rzec biorąc, a Górnym Śląskiem – to, po pierwsze. Po drugie – proszę o informację, jak weryfikowane są kosztorysy inwestorskie przygotowywane przez projektantów, kiedy zleca się inwestycje w systemie „Projektuj i Buduj”. A w ogóle, jak, w jaki sposób Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad weryfikuje te kosztorysy? Trzecia kwestia, MA532 Świerklany – Gorzyczki. Panie dyrektorze, z tylu kłopotów się nie wytłumaczycie. I możecie mówić, że śląski wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego przyznał wam rację. Nie wiem, czy przyznał wam rację, bo ja nieco inaczej interpretuję ten dokument. Z tego dokumentu wynika, że projekt jest wadliwy, a śląski wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego zwraca uwagę, że wykonawca nie powinien realizować tego przedsięwzięcia. Jeżeli realizuje, to bierze po części odpowiedzialność na siebie. Natomiast, projekt został ciekawie oceniony. Pan dyrektor może zna, a może nie zna przebiegu rozprawy sądowej, to jest początek 2011 r. Profesor Flaga zeznaje przed sądem. Profesor Flaga, któremu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła ocenę projektu technicznego tego wiaduktu autostradowego, tego MA532, profesor Politechniki Krakowskiej, uznany ekspert. Co mówi przed sądem? Profesor Flaga mówi przed sądem takie oto słowa: »W swoich zeznaniach określił on projekt mostu mianem bardzo odważnego i tutaj cytat: „To nietypowy obiekt o bardzo dużej szerokości, największej na świecie. Nie ma w literaturze przykładów opisu tego typu obiektów”. Prowadząca sprawę sędzia dociekała, czy ubezpieczono budujących go robotników i kierowców. „Po ekspertyzie profesora Pausera Alpinie Bau mógł obawiać się, że przyszli uczestnicy mostu mogą być poszkodowani”, odparł profesor Flaga. Sędzia domagała się odpowiedzi wprost. „Co to znaczy? Użytkownikiem mogłabym być ja. Czy mogłoby mi się coś stać?”. „Tak” – ocenia profesor.« To w odniesieniu do projektu, który był poddany jego analizie i ekspertyzie.

Jeżeli tutaj dzisiaj słyszymy, że Generalna Dyrekcja niczego sobie nie wyrzuca, to mogę powiedzieć tak: panie dyrektorze, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad żyje w zupełnie innej rzeczywistości. Gdyby to była tylko wasza prywatna sprawa, to moglibyśmy tylko wam współczuć i ubolewać. Ale, niestety, to wasze przebywanie w wirtualnym świecie kosztuje nas już nie miliony, nie setki milionów, ale miliardy zł.

Dzisiaj wysokość roszczeń wykonawców w stosunku do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynosi około 6 mld zł. Gdyby uznać, że praktyką jest, że 40% tych roszczeń jest uznawanych przez sądy, do dzisiaj wygenerowaliście 2,5 mld zł strat dla budżetu państwa.

MA232 jest doskonałym przykładem. Rozkładamy na części pierwsze budowę jednego z kilkuset mostów budowanych na polskich autostradach czy na drogach ekspresowych. Mówimy o procesie, mówimy o tym zjawisku, o którym mówił wcześniej przedstawiciel przedsiębiorców. Nie dość, że nie ma systemu rozliczeń, nie dość, że niezorganizowany jest przepływ środków finansowych, a to doprowadziło do upadku kilkuset firm, do niewypłacenia podwykonawcom i o tym doskonale państwo wiecie, bo kompletnie nie nadzorowaliście przepływu środków finansowych. Nie patrzyliście, czy generalny wykonawca przyjmując pieniądze przekazał część tych pieniędzy swoim podwykonawcom. Nie wprowadziliście prostej zasady, która obowiązuje praktycznie na całym świecie, na całym świecie jest stosowana, czyli karty obiegowej wypłacanych pieniędzy, tego potwierdzenia – wypłaciłeś podwykonawcom, otrzymujesz kolejną transzę pieniędzy. Ale nie o tym chciałem powiedzieć.

To jest kolejna ciekawa informacja, jest dostępna w Internecie, wydrukowałem ją. Opinia francuskiego projektanta Virlogeux. On przez wielu jest nazwany papieżem wśród projektantów. Projektował największe inwestycje mostowe, wiadukty, estakady, mosty na świecie. Virlogeux w swojej opinii pisze: „Biorąc pod uwagę treść opinii wydanej przez profesorów Biliszczuka i Pausera oraz wnioski z naszego raportu wypadek narażający życie użytkowników lub budowniczych obiektu miałby poważne konsekwencje karne dla projektanta i jego współpracowników oraz przedstawicieli inwestora." Nie będę cytował wszystkiego. To jest dostępne w Internecie. Ja to dzisiaj rano wydrukowałem. Opinia pana profesora Virlogeux, projektanta, Francuza; jeszcze raz powtarzam – projektował największe inwestycje mostowe na świecie. Być może, jest to opinia przywołana przez wykonawcę, za chwilę to usłyszę, bo jest ona sporządzona na zlecenie wykonawcy tego odcinka autostrady. Ale jeżeli czytam w artykułach prasowych, które tutaj mam przed sobą, że Generalny tłumaczy się – nie tylko on – że nie wprowadzono zmian do projektu, bo Generalna Dyrekcja nie wyraziła zgody na takie zmiany, to ja zadaję pytanie: kto odpowiada za tę sytuację? Jeżeli kierownik budowy – a ja też pełniłem takie funkcje i wiem, jaki to jest problem i dylemat, oczywiście, nie na tego typu przedsięwzięciach – zgłasza problem do zamawiającego, do inwestora i inwestor nie wyraża zgody na zmianę projektową, to kto ponosi odpowiedzialność za taką sytuację?

Jeszcze jedno, i tutaj proszę o odpowiedź na pytanie: czy wykonano właściwe badanie geologiczne przed sporządzeniem tego projektu? Czy projekt podparty jest poszerzonymi badaniami geologicznymi, bo prawdopodobnie przedsięwzięcie realizowane jest w obszarze górniczym, w obszarze szkód górniczych. Czy państwo żądaliście od projektanta pogłębionych badań geologicznych? Docierają informacje z tym związane, że nie jest tak do końca.

Generalnie rzecz biorąc, panie dyrektorze, 20 km odcinek autostrady ukończony, nieurządzony do końca most autostradowy, którego przyszłość jest nie do końca pewna. To przecież już kolejna awaria. Jak dobrze wiem, pół płyty mostowej zostało rozebrane, prawda? Była skuwana płyta mostowa. Coś działo się. Nie wiem, bazuję na publikacjach prasowych.

Wnosząc o odpowiedź na to pytanie, także pana bardzo proszę o to, abyście wreszcie udostępnili w pełni opinie pana profesora Flagi. Tłumaczyliście mediom, że nie udostępniacie ponad 200 stron opracowania, ponieważ normalny człowiek może tego nie zrozumieć. Tak tłumaczył rzecznik prasowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Deklaruję, że porozmawiam z nienormalnymi ludźmi, którzy rozumieją zapisy ekspertyzy technicznej i poproszę o ich analizę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czasami trzeba będzie zapytać, kto jest właścicielem tych mediów, na które państwo powołujecie się? Proszę bardzo.

Członek Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Piotr Spyrka:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, dziękuję bardzo, że jako ostatni zabiorę głos – myślę, że jako ostatni. Nie chciałbym pastwić się nad obiektem, natomiast chciałbym wrócić do podstawowej sprawy, chodzi o opóźnienie autostrady A 1.

Piotr Spyrka, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa.

Do pana dyrektora mam pytanie, ponieważ chcielibyśmy zakończyć spekulacje, spekulujemy nad obiektem, spekulujemy nad MOP-ami. Wróćmy do pana pierwszej wypowiedzi na temat opóźnienia Odolion – Brzezie. Ja kiedyś miałem możliwość dyskusji na ten temat. Chodzi o brak zgody projektanta. Znowu wracamy do projektanta, czyli do tematu poruszonego przez pana Rafała Bałdysa na samym początku. Brak zgody projektanta na zmianę w projekcie konstrukcji doprowadził do opóźnienia prawie sześciomiesięcznego na odcinku, prawda? Chodzi o zastąpienie warstw o odpowiednim wskaźniku równoziarnistości stabilizacją. Czy prawdą jest, i to jest to pytanie, że na sąsiednich odcinkach, gdzie technologia była identyczna, wykonywano właśnie tą technologią ulepszenie ostatniej warstwy nasypu? Z mojej informacji, z informacji członków OIGD, którzy byli tam podwykonawcami, wynika, że na sąsiednich odcinkach projekty wykonane przez inne biuro projektowe w identycznych warunkach biologicznych i hydrobiologicznych dopuszczały taką technologię. Z drugiej strony, chciałbym, jeżeli można, poprosić o opis rzeczowy znanego biura projektowego, jak argumentuje brak zgody, czy w ogóle projektant pytany był o opinię i wydał opinię do projektu? Jak argumentuje brak zgody na dokonanie tego zabiegu, zmiany technologii, co umożliwiłoby szybsze i tańsze dokończenie tego obiektu i nie spowodowałoby tego sześciomiesięcznego opóźnienia? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie, czy pan dyrektor uważa, że w dalszym ciągu autostrada A 1, czyli tam, gdzie – zresztą słusznie – konsorcjum wykonujące odcinek strykowski otrzymało przedłużenie dwunastomiesięczne, aneksowane już obecnie, czy ten odcinek jest bezpieczny w wykonaniu, ponieważ wśród podwykonawców i dostawców toczy się dyskusja, czy nie będzie to powtórka odcinka SRB czy firmy Hydrobudowa z autostrady A 4. Dane przekazywane przez media, dotyczące sytuacji finansowej firmy wiodącej, czyli firmy Polimex-Mostostal, informacja wczorajsza o odnotowanej stracie ponad 1200 mln zł, mogą budzić niepokój o podobny scenariusz tej realizacji.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Oczywiście, odpowiem w miarę możliwości na wszystkie pytania. Dziś tej wiedzy nie posiadam, ale odpowiem pisemnie.

Członek Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Piotr Spyrka:

Tu chodzi po prostu o niepokoje, ponieważ podwykonawców i dostawców na polskim rynku jest coraz mniej, to znaczy jest ich dużo, ale coraz mniej firm jest jeszcze w stanie funkcjonować na rynku w momencie, kiedy mamy ograniczony dostęp do gwarancji bankowych, kiedy wszelkie większe zakupy muszą być prowadzone na zasadzie przedpłat lub gotówki, obawiamy się o ograniczone możliwości płatnicze konsorcjów prowadzących kontrakty. To jest jedna rzecz. Po drugie, ograniczone przez Generalną Dyrekcję możliwości solidarnej płatności wykonywania prawa polskiego z art. 647^1 też wzbudzają takie obawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Matuszewski. To ostatni dzisiaj głos w dyskusji.

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem na początku zapytać, dlaczego tutaj nie ma pana wicedyrektora Maciejewskiego i innych; zawsze byli na posiedzeniach Komisji, kiedy tematem były autostrady, te najważniejsze, zakończone przez EURO. Dziwne, że ich nie ma i wysyłają tego pana, który czerwieni się, robi, co może, ale kompetencji brak. W związku z tym mam pytanie, ilu jeszcze ludzi musi zginąć, panie dyrektorze, na tym odcinku od Kowala do Torunia? Słyszał pan, kilka dni temu, młodzi ludzie, autokar przewrócony, właśnie dzięki temu, można powiedzieć, że nie ma tej autostrady. To jest też chyba jedna z najważniejszych spraw, aby tę autostradę w błyskawicznym tempie dokończyć. A jakie to tempo może być błyskawiczne, skoro, jak sam pan mówi, za chwilę znowu, zgodnie z przepisami, firma po raz drugi może oprotestować, ta firma,

która przegrała w postępowaniu przetargowym na ten odcinek. Więc najprawdopodobniej znowu przedłuży się o następne tygodnie, miesiące rozpoczęcie tej budowy.

Ile jeszcze firm budowlanych, panie dyrektorze, można powiedzieć, wykończycie na naszym rynku? Nie tylko budowlanych, bo wszelkich innych, które współpracują z budową autostrad. Przecież to jest, można powiedzieć, masakra.

Powiem na koniec: nie wiem, czy macie tak dużo w Generalnej Dyrekcji nieudaczników – pracowników, czy jest tak, jak coraz więcej u mnie w biurze poselskim jest głosów, że ktoś bierze w łapę. Ktoś chyba bierze w łapę, panie dyrektorze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. To już – uzgodniłem to z panem przewodniczącym – w ramach podsumowania, w imieniu wnioskodawców, którzy złożyli wniosek o to dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo dużo konkretów, bardzo dużo faktów, bardzo dużo zarzutów w stosunku do inwestora. Trudno nam na tej sali zweryfikować, które z nich są w pełni zasadne, a które nie. Możemy na podstawie argumentów, które stoją za tymi zarzutami, wytworzyć sobie pogląd. Ale jedno jest pewne – dzisiaj po raz kolejny zabrakło odwagi tym, którzy odpowiadają za ten stan rzeczy, odwagi, aby uczestniczyć w tej dzisiejszej debacie i odpowiedzieć: „tak, to ja podjąłem taką decyzję”, „tak, nie podjąłem tej decyzji, bo…”. Bardzo łatwo zasłaniać się zastępcami, swoimi współpracownikami, którzy i tak bezpośredniego wpływu na te decyzje nie mają. Ale – tak, jak już państwu powiedziałem wcześniej – obiecuję w imieniu wnioskodawców, że inwestycje na kolejnej autostradzie, nie wiem, czy to będzie ta, czy to będzie A 2, czy A 4, niebawem pozwolą nam zastanowić się, jak głęboko wadliwy jest system, jak wadliwe są stosowane procedury, bo przecież nam o to w dniu dzisiejszym chodziło, żeby pokazać, jak wadliwy jest system. Jestem przekonany, to jest moje wewnętrzne przekonanie, że gdyby tu dzisiaj był obecny minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, Sławomir Nowak, to jutro już mielibyśmy informację o tym, że poszukiwany jest kandydat na dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i zostanie powołany, nie jako pełniący obowiązki, ale wreszcie w pełni praw i kompetencji Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Szanowni państwo, jeżeli tylko w części te wątpliwości, te zarzuty potwierdzają się, czy potwierdzą się, a jestem przekonany, że tak jest, to jest bardzo wyraźny sygnał, że muszą zostać zmienione zasady, muszą zostać zmienione procedury, a w końcu – musi zostać zmieniona filozofia nadzoru realizacji inwestycji transportowych, a w tym drogowych, w Polsce. To, o czym dzisiaj słyszymy, to prawdopodobnie to są przyczyny, że mamy fragmentarycznie zrealizowany program budowy dróg krajowych i autostrad, nie mamy całych łączonych ciągów drogowych, bo jeżeli one są, to też po placach budowy, czyli czytaj – ustawa o przejezdności. I w końcu, marnotrawstwo środków finansowych, marnotrawstwo pieniędzy przy budowie polskich autostrad i dróg ekspresowych jest zastraszające. Z tego też powodu, tak jak mówię, żądamy informacji od ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej – zwracam się do obecnego tu ministra Jarmuziewicza – informacji dotyczących wniosków z dzisiejszego posiedzenia. Tego będziemy, panie ministrze, oczekiwali. Jak sam pan powiedział, informacje i stwierdzenia, które pan tu usłyszał, też w pewnej mierze pana szokowały. Dlatego też oczekujemy opinii pisemnej, skierowanej do Komisji Infrastruktury, na temat wniosków i oceny tego, co działo się na tym posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy głosy w dyskusji. Poprosimy o informację na piśmie ze względu na to, że czas posiedzenia już w zasadzie skończył się. Chcę także powiedzieć o delikatności tego problemu, bo, jak państwo wiecie – nie chcę powtarzać istoty, o której mówił mój przedmówca – Generalna Dyrekcja jest w pewnym sporze – nie tylko sądowym, ale i innym – z wykonawcą, dlatego też te informacje, które uzyskaliśmy, były maksymalnie możliwe, jakie mogliśmy na tym etapie postępowania, jakie się toczy, otrzymać. Mam nadzieję, że państwo to też rozumiecie. Dziękuję bardzo. Na tym zamykam posiedzenie.